CANADA

SHIP-SOURCE OIL POLLUTION FUND

THE ADMINISTRATOR'S ANNUAL REPORT

2000-2001

Canada

The Administrator acknowledges with thanks the assistance of K. Joseph Spears of Spears and Company, for the cover photo of the *Texada* aground in Dolomite Narrows near the southern end of the Queen Charlotte Islands, British Columbia (see section 3.57 of the Annual Report for description of the incident). The assistance of Bill Mackie of Morgan Marshall in providing his expertise and the video frame grab is also appreciated.

Cover photograph was taken by aerial photographer, Russ Heinl, using a Canon XL-1 video camera from a helicopter.

Published by the Administrator
Ship-source Oil Pollution Fund
90 Elgin Street, 8th Floor
Ottawa, Ontario, Canada
K1A 0N5

Tel: (613) 990-5807
(613) 991-1726
Fax: (613) 990-5423

102-01863/

Ship-source Oil Pollution Fund

90 Elgin Street - 8th Floor
Ottawa, Canada
K1A 0N5

CANADA

Caisse d'indemnisation des dommages dus á la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

90, rue Elgin – 8ième étage
Ottawa, Canada
K1A 0N5

The Honourable David Collenette, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Mr. Collenette:

It is an honour to submit the Annual Report for the Ship-source Oil Pollution Fund for the fiscal year beginning April 1, 2000 and ending March 31, 2001, in accordance with subsection 722(1) of the *Canada Shipping Act*.

Yours sincerely,

Kenneth A. MacInnis, Q.C.
Administrator

Table of Contents

Administrator's Message i
Introduction ..... *i*
Canadian Claims ..... *i*
North American Experience ..... *ii*
European Experience ..... *ii*
European Developments ..... *iii*
Issues of Direct Interest ..... *iv*
SOPF ..... *iv*
Summary v
The Administrator viii

1. Responsibilities and Duties of the Administrator **1**

2. The Canadian Compensation Regime **2**
SOPF: A Fund of Last Resort 3
SOPF: A Fund of First Resort 3

3. Canadian Oil Spill Incidents **5**
3.1 New Zealand Caribbean (1989) *5*
3.2 Princess No. 1 (1994) *5*
3.3 Motor Yacht 42E 6903 (1996) *6*
3.4 Haralambos (1996) *6*
3.5 Rhea (1997) *7*
3.6 Rani Padmini (1997) *8*
3.7 Koyo Maru #16 (1997) *8*
3.8 Flare (1998) *9*
3.9 Enerchem Refiner (1998) *10*
3.10 Mystery Oil Spill - Vancouver Harbour, British Columbia (1998) *10*
3.11 Filomena Lembo (1998) *10*
3.12 Mystery Oil Spill - Fighting Island, Ontario (1998) *11*
3.13 Miss Babs (1998) *12*
3.14 Canmar Valour (1998) *12*
3.15 Walpole Islander (1999) *13*
3.16 Solon of Athens (1999) *13*
3.17 Gordon C. Leitch (1999) *14*
3.18 Algontario (1999) *14*
3.19 Paterson (1999) *15*
3.20 Sam Won Ho (1999) *15*
3.21 Sunny Blossom (1999) *15*
3.22 Mystery Oil Spill - Pasbébiac, Quebec (1999) *16*
3.23 Ariel (1999) *16*
3.24 Rivers Inlet (1999) *16*
3.25 Sunny Blossom (1999) *17*
3.26 Mystery Oil Spill - Patrick's Cove, Newfoundland (1999) *17*

3.27 Mystery Oil Spill - Cumberland, Ontario (1999) 17
3.28 Holland Marina (1999) 17
3.29 Reed Point Marina (1999) 17
3.30 Kopu (1999) 18
3.31 Radium Yellowknife (1999) 18
3.32 Alcor (1999) 18
3.33 Mystery Oil Spill - Quebec City and Sorel (Amarantos) (1999) 18
3.34 Kaye E. Barker (1999) 19
3.35 Tachek (2000) 19
3.36 Miles Sea (2000) 19
3.37 Bovec (2000) 19
3.38 Le Sheng (2000) 19
3.39 Ronald H Brown (2000) 20
3.40 Sam Won Ho (2000) 20
3.41 Mystery Oil Spill - Port Cartier,Quebec (2000) 20
3.42 Algowood (2000) 20
3.43 Tahkuna (2000) 21
3.44 Taurus (2000) 21
3.45 Mystery Oil Spill - Vancouver Harbour, British Columbia (2000) 21
3.46 Mystery Oil Spill - Dingwall,Nova Scotia (2000) 21
3.47 Radium 604 (2000) 22
3.48 Skaubryn (2000) 22

Vancouver Harbour Incidents

3.49 Vancouver Port Authority (2000) 22
3.50 17' speedboat (2000) 22
3.51 Leedon (2000) 22
3.52 Burrard Clean #17 (2000) 23
3.53 Island Provider (2000) 23
3.54 Silver Bullit (2000) 23
3.55 Georgie Girl (2000) 23
3.56 Prosperity (2000) 23
3.57 Texada (2000) 24
3.58 Algoeast (2000) 24
3.59 Old Timer (2000) 24
3.60 Avataq (2000) 25
3.61 Atlantic Hawk (2000) 25
3.62 Keta V (2000) 25
3.63 Sandviken (2000) 25
3.64 Endurance (2000) 25
3.65 Eastern Power (2000) 26
3.66 Irving Primrose/Severn (2000) 26
3.67 Tri-Con Commander (2001) 26
3.68 Cicero (2001) 27
3.69 Sandy S (2001) 27
3.70 Cartierdoc (2001) 27

4. Issues and Challenges **29**
4.1 Arctic Response Strategy 29
4.2 Safe Ships and Environmental Protection 29
4.3 Ports of Refuge for Damaged Ships – Threat of Pollution 32
4.4 Winding up the 1971 IOPC Fund 33
4.5 European Measures Post-Erika – IOPC Regime Changes - Impact on SOPF 34
4.6 The High Level of IOPC Funds Claims 38
4.7 Natural Resource Damage Assessment and Restoration 39
4.8 Environmental Damages Fund – Environment Canada 40
4.9 From CSA to MLA 41
4.10 Canada Shipping Act 2001 (Bill C-14) 41
4.11 Oil Spill Risks – Tankers versus Non-tank Ships 41
4.12 Bunker (Fuel) Oil – Canadian Cover 41
4.13 The Polluter Pays 42

5. Outreach Initiatives **43**
5.1 General 43
5.2 Arctic and Marine Spill Technical Seminar 43
5.3 Canadian Marine Advisory Council (National) 43
5.4 Canadian Marine Advisory Council (Arctic) 43
5.5 Response Organizations and CCG Equipment Facilities 44
5.6 On-Scene Commander Course 45
5.7 International Oil Spill Conference 45
5.8 Erika Claims Handling Office 45
5.9 International Tanker Owners Pollution Federation Limited 46
5.10 Canadian Maritime Law Association 46

6. SOPF's Liabilities to the International Funds **47**
6.1 1969 CLC and 1971 IOPC 47
6.2 1992 CLC and 1992 IOPC 47

7. Financial Summary **49**

Appendix A: The International Compensation Regime **51**
Appendix B: The 1971 IOPC Fund – Administrative Council and Assembly Sessions **53**
Appendix C: The 1992 IOPC Fund – Executive Committee and Assembly Sessions **59**
Appendix D: Changes Introduced by the1992 Protocols **67**
Appendix E: Contracting States to both the 1992 Protocol to the Civil Liability Convention and the 1992 Protocol to the IOPC FUnd Convention as at 24 January 2001 ..... **69**
Appendix F: Contracting States to both the 1969 Civil Liability Convention and the 1971 IOPC Fund Convention as at 24 January 2001 ..... **71**
Appendix G: EC Proposal for a COPE Fund **73**

Abbreviations of Proper Names used in this Report

ABS	American Bureau of Shipping
ALERT	Atlantic Emergency Response Team
AMOP	Arctic Marine Oilspill Program
CCG	Canadian Coast Guard
CEDRE	Centre of Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution
CLC	Civil Liability Convention
CMAC	Canadian Marine Advisory Council
COPE	Compensation for Oil Pollution in European Waters
CPA	Canada Port Authority
CSA	*Canada Shipping Act*
CWS	Canadian Wildlife Service
DFO	Department of Fisheries and Oceans
DNV	Det Norske Veritas
EC	European Commission
ECA REG	Eastern Canada Vessel Traffic Services Regulations
ECRC	Eastern Canada Response Corporation
EEZ	Exclusive Economic Zone
ER	Emergency Response
EPA	Environmental Protection Agency
EU	European Union
FPSO	Floating Production, Storage and Offloading Units
FSU	Floating Storage Units
ICONS	International Commission on Shipping
IMO	International Maritime Organization
IOPC	International Oil Pollution Compensation Fund
ISM	International Safety Management Code
ITOPF	International Tanker Owners Pollution Federation Limited
LOU	Letter of Undertaking
MCTS	Marine Communication Traffic Services
MEPC	Marine Environment Protection Committee
MOU	Memorandum of Understanding
MPCF	Maritime Pollution Claims Fund
MT	Motor Tanker
MV	Motor Vessel
NOAA	National Oceanic and Atmospheric Administration
NRDA	Natural Resource Damage Assessment
NTCL	Northern Transportation Company Limited
OBO	Ore/Bulk/Oil
OCIMF	Oil Companies International Marine Forum
OPA	*Oil Pollution Act*
OPA 90	*Oil Pollution Act 1990 (US)*
OSRL	Oil Spill Response Ltd.

P&I Club	Protection and Indemnity (Marine Insurance) Association
PTMS	Point Tupper Marine Services Limited
REET	Regional Environmental Emergency Team
RINA	The Italian Classification Society
RO	Response Organization
SAR	Search and Rescue
SDR	Special Drawing Rights*
SITREP	Situation Report
SIMEC	Société d'Intervention Maritime, Est du Canada
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
SOPF	Ship-source Oil Pollution Fund
TCMS	Transport Canada Marine Safety
TSB	Transportation Safety Board
UK	United Kingdom
US	United States
USCG	United States Coast Guard
VPA	Vancouver Port Authority
VPC	Vancouver Port Corporation
WCMRC	Western Canada Marine Response Corporation

* The value of the SDR at April 1, 2001, was approximately $1.988. This actual value is reflected in Figure 1 in Appendix D. Elsewhere in the report, for convenience, calculations are based on the SDR having a nominal value of $2.

Administrator's Message

Introduction

As Administrator of the Ship-source Oil Pollution Fund (SOPF), I am pleased to submit the Annual Report for the fiscal year 2000/2001. This report provides an opportunity for reflection – to appraise where we are today and to think about our future obligations.

It is now more than two years since I was asked to take on the duties of Administrator. It is an honour to have been appointed by Cabinet to carry-out the responsibilities of the office. The Administrator also assumes the role as head of the Canadian delegation to meetings of the Executive Committee and Assembly of the International Oil Pollution Compensation (IOPC) Funds in London. Working with dedicated public servants and other stakeholders, and meeting the challenges of day-to-day activities in both capacities, is most enjoyable. This commitment to the service of my country is most fulfilling.

This report explains the Canadian compensation regime. Uniquely, Canada has the SOPF. Canada is also a Contracting State to the International Conventions which mutualize the risk of oil pollution from sea-going tankers. The IOPC Conventions are one part of Canada's overall compensation system. In Canada, the SOPF can be used to pay claims regarding spills of persistent oil and non-persistent oil from all classes of ships. The IOPC Funds are limited to sea-going tankers and persistent (heavy) oil.

In addition to investigating, assessing and paying Canadian claims the Administrator is required to direct payment out of the SOPF for all Canadian contributions to the IOPC Funds, based on IOPC levies. The Administrator also reports annually to the Director IOPC Funds the amount of "contributing oil" receipts in Canada, which are provided annually by some oil companies and power generating authorities. As a result, the Administrator has a unique perspective on oil pollution compensation issues, both domestic and international, that touch Canadians.

Canadian Claims

We have resolved a number of older and more difficult Canadian claims. Also, the Crown has concluded some long-standing court actions. During the past two years this work has resulted in a substantial reduction in carry-over cases.

Recent experience shows that the investigation and assessment of claims is expedited when claimants provide convincing evidence and written explanations. It is essential that the measures taken and the costs and expenses incurred are demonstrably reasonable. The claim should be presented in a timely manner, and be fully documented in writing. This includes various justifications by the On-Scene Commander (OSC) and proof of payment, as applicable. Detailed logs and notes by the OSC and others are invaluable in facilitating the payment of claims.

It is my duty, as Administrator, to make an offer of compensation for oil pollution damage, when all or a portion of the claim is clearly established by the evidence. I am pleased when I can do so expeditiously. Further, the Administrator must take reasonable measures to recover the amount of any such payment from the shipowner or other person liable.

This leads to a critical point. The intent of Part XVI *CSA* is that: **the polluter should pay**. It is, therefore, important that government departments instruct officials to act in a timely manner to identify the source of oil pollution damage, particularly by taking oil samples. This evidence is normally only available at the time of the incident. Such evidence can be critical for the Administrator to recover payments made out of the SOPF from the responsible party, in accordance with the statutory scheme. Otherwise, the incident becomes

a mystery spill – by default – and the Administrator cannot recover from the polluter payments made out of the SOPF. The Administrator has had oil samples analyzed in a number of cases.

Claimants, including the Crown, have a clear responsibility to present reasonable claims with full supporting documentation. Also, it is important that proper claims are presented to the shipowner in a timely fashion, particularly when the shipowners have to deal with their P&I Club or other insurers.

I would like to continue to discuss practical measures that can be taken by the Canadian Coast Guard and the Administrator with a view to improving the presentation and handling of claims in a manner consistent with sound business practices and in accordance with the laws governing the administration of the SOPF.

North American Experience

While Canada and USA oil tanker incidents appear to have fallen off dramatically, there has been an increase in tanker incidents in Europe recently.

The United States Coast Guard (USCG) 1999 records show that 94 per cent of oil spill incidents and 70 per cent of volume are from vessels other than tank ships and tank barges.

In Canada, preliminary work on a survey of Canadian oil spill incidents reported by the SOPF Administrator from 1993 to 2000 shows 12 per cent were from tankers, 62 per cent from other vessels and 26 per cent were mystery spills. It is noteworthy that, while all of these incidents would be covered by the SOPF, 88 per cent of these Canadian oil spill incidents were not covered by the international IOPC Funds. The IOPC Funds only cover spills of persistent (heavy) oil from tankers. The SOPF covers persistent and non-persistent oil spills from all classes of ships, as well as mystery spills.

It is instructive for Canadians to note that US *OPA 90* rules and strict enforcement of ship safety regulations by USCG have been credited with a significant drop in oil spill incidents. The USCG is promoting a "safety culture" by shipping, we are told.

Studies, presented during my attendance at the 2001 International Oil Spill Conference in Tampa, have shown that the "safety culture" protects the environment and is "good business" – as opposed to the "evasion culture" and "compliance culture." "Sustainable shipping" means that high quality safety management yields cost savings annually for industry of between US$500 million and US$1 billion, or an average for individual companies of US$200,000.

Moreover, if a ship gets caught polluting in the US it can suffer financially. The incentive is there to operate safely. "Enforcement" has been characterized as the key to the protection, prevention, preparedness and response continuum for environmental protection.

The investigation and successful prosecutions of violations of the Canadian oil pollution regulations by Transport Canada Marine Safety (TCMS) this year is noted.

European Experience

Since the *Erika* incident off Brittany in December 1999, there have been a number of high profile tanker incidents in European waters: *Levoli Sun* (France 2000), *Kristal* (Spain 2001), *Castor* (Mediterranean 2001), *Balu* (Bay of Biscay 2001), and the *Baltic Carrier* (Denmark 2001).

It is little wonder that the Europeans want something done. Initially there appeared to be a turf war between IMO and the European Commission (EC). Logically, it is primarily a "ship safety" rather than a compensation matter, the argument being that the IOPC Fund has already increased compensation to adequate levels – in the view of many. Nevertheless, compensation levels are perceived to be an issue for the 1992 IOPC Fund.

It was the oil pollution caused by the *Erika* incident off Brittany in December 1999 that resulted in calls for change in ship-source oil pollution prevention and compensation – particularly by France and the EC.

In France, this took on a sense of urgency, triggered in part by vigorous protests of French citizens that targeted both the French government's handling of the *Erika* incident and shipping regulations in general.

Brittany is situated adjacent to major shipping lanes, and it is reported that five major tanker spills have occurred off its coast since 1976.

The French government was also criticized for not moving swiftly enough on payments to those affected by the spill.

In reaction, French authorities initially promoted, *inter alia*, the raising of the 1992 IOPC Fund liability ceiling to 1 billion euros ($1.4 billion).

European Developments

The Administrator was advised in January 2001 - one year after *Erika* - that the EC had proposed the establishment of a fund for Compensation for Oil Pollution in European waters (COPE).

Under the proposed COPE Fund, the amount of compensation available would be 1 billion euros. This would include the amount currently payable under the 1992 Civil Liability Convention (CLC) and the 1992 IOPC Fund Convention – that is, 135 million SDR ($270 million or 188 million euros).

The COPE Fund would only be activated when a spill occurred in European Union waters when the total claim exceeded, or threatened to exceed, the maximum amount of compensation available from the 1992 IOPC regime. The COPE Fund would be financed by European oil receivers according to procedures similar to those of contributors to the 1992 IOPC Fund. See Appendix G.

Urgent proposals for changes in the international oil pollution compensation and ship safety regimes have continued to come from Europe. As a direct result, the total compensation available in the 1992 IOPC regime was increased by 50 per cent – from $270 million to $405 million – effective 2003. See Figure 1, Appendix D. Now the 1992 IOPC Fund Third Intersessional Working Group is discussing additional changes to the 1992 IOPC regime, particularly, an "optional" third tier of compensation, on top of the $405 million.

In light of all this IOPC Fund activity reacting to European developments, we note a recent P&I Clubs' study showing that with the exception of *Erika* and *Nakhodka*, all non-USA spills, 1990-1999, inflated to 1999 values, would have been compensated under the increased IOPC limits effective in 2003 ($405 million). The same study indicated that the costs of all USA tanker and barge spills (actual and inflated values) since the enactment of *OPA 90* and up to the end of 1999 would have fallen within the existing 1992 CLC and Fund limits ($270 million).

Issues of Direct Interest

Given that the SOPF is potentially liable for significant Canadian contributions to the IOPC Funds, issues of direct interest to the Administrator include: (1) the level of the shipowner's limit of liability in the 1992 CLC; (2) worthwhile recourse action being available to the 1992 IOPC Fund; (3) an "optional" third tier on top of the 1992 CLC and the 1992 IOPC Fund; and, (4) the high level of IOPC Fund claims.

From my view, addressing some aspects of issues (1), (2), and (4) could make a big difference in the amount of money Canada pays for international incidents and may promote quality shipping. Such action should seek the fine balance between shipowner and cargo interests, in what is otherwise a relatively well-functioning international system for compensating oil tanker spills. Item 3 is important to Europeans in particular. It is contended that, given the mood in Europe, an IOPC "optional" third tier is needed to preclude a European regional (COPE) fund, and thereby preserve the international convention system. The Canadian delegation to the 1992 IOPC Fund continues to support the development of this option.

Whether there is a need for Canada to join any IOPC "optional" third tier – if ever proposed – would be for Cabinet to decide.

SOPF

Fortunately the Administrator has always been able to pay IOPC levies out of SOPF earned interest revenue – to date.

Now there is potential for a significant increase in Canada's contributions to the International Fund.

While Canada was a Contracting State to the 1971 IOPC Fund the maximum compensation available for any one incident was about $120 million. When Canada became a Contracting State to the 1992 Protocols on May 29, 1999, the maximum amount payable by the 1992 IOPC Fund (including the amount paid under the 1992 CLC) for any one incident increased to approximately $270 million. In 2003 the 1992 IOPC regime will increase by 50 per cent to $405 million. Now that the EC has suggested a compensation level of $1.4 billion for its proposed COPE Fund, it will be interesting to see the reaction by the IOPC regime *vis a vis* the proposed IOPC "optional" third tier.

In terms of the potential effect of these IOPC increases on the SOPF, it seems that the size of oil pollution damage claims tend to rise in proportion to the compensation limit available. It is also worthy of note that the Canadian oil receipts are rising significantly. The impact of domestic off-shore oil exploitation is being felt. This latter development alone could signal a rise in the level of IOPC payments that must be made by the Administrator out of the SOPF.

In closing, this has been a busy, successful and interesting year. I welcome suggestions on how we can improve any aspect of SOPF services.

Summary

This annual report of the Ship-source Oil Pollution Fund (SOPF) covers the fiscal year ended March 31, 2001.

The year-end financial status of the SOPF is reported, including the cost of claim settlements in Canada and the amount of payments by the SOPF to the international Funds.

Canadian claims were settled and paid in the approximate aggregate amount of $132,000. This year a record-breaking amount of approximately $6.7 million was paid out of the SOPF by the Administrator to the 1992 IOPC Fund for incidents outside of Canada. As at March 31, 2001, the balance in the SOPF was $304,809,154.46.

The report describes the Canadian compensation regime.

The classes of claims for which the SOPF may be liable include the following:

- claims for oil pollution damage;
- claims for costs and expenses of oil spill clean-up including the cost of preventive measures; and,
- claims for oil pollution damage and clean-up costs where the identity of the ship that caused the discharge cannot be established (mystery spills).

A widely defined class of persons in the Canadian fishing industry may claim against the SOPF for loss of income caused by an oil spill from a ship.

Annually there are a number of oil pollution incidents settled directly with claimants (public and private) by shipowners. For example, during the year the CCG had ten claims with an aggregate "claims" amount in excess of $1 million, which were compromised and settled directly with the respective shipowners. In several direct settlement cases (public and private) the Administrator's intervention helped to achieve a final resolution between the parties, thus precluding any call on the SOPF.

The report outlines the status of oil pollution incidents brought to the attention of the Administrator. The Administrator responded to all enquiries about compensation entitlement, and investigated all claims resulting from oil pollution. The length of time taken to process the respective claims regarding identified ships, and mystery spills, depended on the completeness of the supporting documentation. The incidents narrative indicates claims that have been settled and also the particular claims that are in various stages of advancement. Also included is the current status of recovery actions by the Administrator against ship-owners.

The CCG is starting to implement an Arctic Response Strategy. This is an important step towards an effective response capability for marine pollution incidents in the Canadian Arctic. The Response Organization (RO) system is not in effect north of 60° north latitude.

Highlighted is the issue of ports of refuge for damaged ships at sea. The threat of oil pollution off the coast of Canada came into sharp focus and generated considerable media coverage in December 2000, when the damaged oil tanker *Eastern Power*, en route to Newfoundland, was denied entry into Canadian waters by TCMS. It is said that there is a "tradition" of ports offering refuge to damaged ships. Today, a damaged tanker loaded with oil is often considered an unwelcome guest by the littoral state, because of potential oil pollution damage. However, in some cases the coming into a port of refuge could reduce the threat of pollution.

There appears to be a broad consensus internationally for the need to address the issue of shelter for ships in peril. In Canada a particular factor may have to be considered. Canada Port Authorities (CPA), pursuant to

the *Canada Marine Act*, operate on a commercial basis and could have concern with the liability for costs and expenses resulting from damages to facilities or oil pollution. The power of a CPA, for example, to refuse entry for such a ship could become an issue.

The Administrator is particularly interested in the continuing challenge for classification societies, shipowners, regulators, and others in the marine industry to ensure the construction, staffing, and management of well-founded ships, so that they can be operated safely to preclude environmental damage.

Recent casualties in Europe highlight concern about the effectiveness of the international safety management principles and guidelines for the safe operation of ships and pollution prevention, commonly known as the ISM Code. The ISM Code came into force on July 1, 1998, for certain classes of ships, including oil tankers, other types of ships must comply by July 1, 2002.

The IMO Secretary-General has announced plans for an assessment of the effectiveness and impact of the ISM Code so far.

The recently adopted IMO Bunker Convention to establish a liability and compensation regime for spills of oil carried as fuel is addressed in the report. It is generally expected that, because of the high number of states required to ratify the Convention it may not be enforced in the near future. Fortunately, in Canada – unlike most countries – the SOPF as directed by the Administrator can be used to pay claims for oil spills from all classes of ships, including oil from ships' bunkers.

The IMO's timetable for the accelerated phasing out of single-hull oil tankers is noted.

Shipowners who adopt the concept of a "safety culture" help to protect the environment; it is good business. Money spent up front saves mega dollars later.

The role of classification societies is critical in ensuring safe ships and environmental protection. Recently, the International Commission on Shipping reported that unless classification societies re-establish their professionalism by strictly and consistently applying technical standards to all ships, they will face increasing regulation and commercial isolation.

The report explains how compensation for environmental damage is handled differently under the *CSA*, the IOPC regime and the *US OPA*. Noted also is Canada's special purpose account – the Environmental Damages Fund.

The Canadian compensation regime (SOPF) covers all classes of ships as well as persistent and non-persistent oil and mystery spills. In addition, Canada is a Contracting State in an international compensation regime, which mutualizes the risk of pollution (persistent oil) from sea-going oil tankers. There are new potential fiscal challenges for the SOPF arising out of the international regime.

After May 29, 1999, the Administrator is required to pay contributions out of the SOPF for international incidents to the higher maximum level per incident of approximately $270 million under the 1992 IOPC regime. This level of compensation will increase by 50 per cent in 2003 to approximately $405 million per incident. The 50 per cent increase was a direct response to calls for the EU to take unilateral action and, possibly, follow the example of the US, which enacted its own *Oil Pollution Act* (*OPA*) in 1990. But this action by the international regime, to increase its compensation level by 50 per cent, did not satisfy the EC.

Consequently, in January 2001, the EC proposed a regulation to establish a regional fund for the Compensation for Oil Pollution in European waters (COPE). The amount of compensation available would raise the liability ceiling up to 1 billion euros ($1.4 billion), which would include the amount payable under the 1992 CLC and the 1992 IOPC Fund Convention. The COPE Fund would be financed by European oil receivers, and only activated when the total claim of a spill exceeded, or threatened to exceed, the maximum amount available from the 1992 IOPC regime.

In reaction to the European proposal the 1992 IOPC Fund has been working on an "optional" third-tier protocol to obviate the need for the COPE Fund proposed by the EC. A number of European states will probably opt-in. It appears, however, that most other Contracting States will not adopt the third tier. Most states are expected to continue with the current regime only – the 1992 CLC and the 1992 IOPC Fund Convention – which shall soon have increased compensation limits – by approximately 50 per cent in 2003.

A Canadian interdepartmental committee continues to review the issues that might affect Canada in any prospective changes to the international conventions.

It appears that the 1971 IOPC Fund Convention shall cease to be in force on May 24, 2002. Canada is now a Contracting State to the 1992 IOPC Fund Convention. Nevertheless, the SOPF has contingent liabilities to the 1971 IOPC Fund but only for incidents prior to May 29, 1999.

Since 1989 th[illegible]97 and 1992 IOPC Funds have received approximately $27.2 million out of the SOPF. The report notes th[illegible] the SOPF has potential significant future liabilities to the 1992 IOPC Fund for international incidents.

An extract from the EC proposal for a regulation on the establishment of a fund to provide supplementary compensation up to a maximum of 1 billion euros for oil spills in Member States of the EU is contained in the appendices.

The Administrator continues his outreach initiatives, including:

- At the Northern Canadian Marine Advisory Council (CMAC) meetings held in Iqaluit on Baffin Island, the Administrator held discussions with representatives of the Northwest Territories and the new Territory of Nunavut.
- The Administrator met in London with representatives from ITOPF. He also made a site visit to the *Erika* claims handling office in Lorient, Morbihan, France. These discussions continue to assist the Administrator, as head of the Canadian delegation to the 1992 IOPC Fund, particularly on issues related to the admissibility of claims and the determination of the appropriate levels of compensa tion payments in this significant incident.
- The "2001 International Oil Spill Conference" in Tampa, Florida, had as its central theme, "global strategies for prevention, preparedness, response and restoration." The Administrator attended.
- He participated with representatives from government agencies and the marine industry in an On-Scene Commander Course at the CCG College in Cape Breton.
- Attended also were the semi-annual national CMAC conferences in Ottawa, the AMOP technical seminar in Vancouver, and RO equipment facilities in Vancouver and St. John's.

During the year the Administrator, as head of the Canadian delegation, attended and reported on the Executive Committee and the Assembly sessions of the international Funds, held at IMO Headquarters in London. Extracts from his delegation reports on these proceedings are contained in the appendices.

The Administrator

In 1979 the Administrator, Mr. K.A. MacInnis, Q.C. (then a private lawyer) was retained as legal counsel for the Canadian Coast Guard (CCG) in the events immediately following the catastrophic break-up of the British registered oil tanker *Kurdistan* in the Cabot Strait. In this major incident, the CCG demonstrated its oil spill response readiness in the salvage of the stern section and its cargo, the towage of the bow section with cargo to the edge of the continental shelf – where it was sunk by naval gunfire, and the clean-up of oil pollution damage in Newfoundland and Nova Scotia. The CCG's positive performance, including the rescue of the crew, prompted highly favourable editorials in the national media.

Mr. MacInnis advised CCG throughout, including expediting the settlement of individual claims and attended at the subsequent lengthy inquiry in London into the cause of the break-up. The *Kurdistan* incident concluded with the successful settlement and payment of the CCG's considerable cost recovery claim against the shipowners and Canada's Maritime Pollution Claims Fund (MPCF), in the Federal Court of Canada. The MPCF was the predecessor to the SOPF.

Called to the Bars of British Columbia and Nova Scotia, he also attended University College London – receiving a Master of Laws in merchant shipping law and international law of the sea.

His experiences representing shipowners, insurers, salvors and government departments in casualties, oil pollution damage, and salvage, as well as environmentalists and fishing interests, has proved invaluable in performing the duties and responsibilities of the office of the Administrator.

The Administrator continues to receive excellent co-operation and assistance from persons in both the public and private sectors as well as from the international fund's Director and members of its Secretariat.

He served in the RCNR.

1. Responsibilities and Duties of the Administrator

The Administrator, appointed by the Governor-in-Council:

- holds office during good behaviour and, as an independent authority, must investigate and assess all claims filed against the Ship-source Oil Pollution Fund (SOPF), subject to appeal to the Federal Court of Canada;
- prepares an annual report on the operations of the SOPF, which is laid before Parliament by the Minister of Transport;
- has the powers of a Commissioner under Part 1 of the *Inquiries Act*;
- may take recourse action against third parties to recover the amount paid out of the SOPF to a claimant and may also take action to obtain security, either prior to or after receiving a claim;
- becomes a party by statute to any proceedings commenced by a claimant against the owner of a ship, its insurer, or the International Oil Pollution Compensation (IOPC) Funds, as the case may be;
- has the responsibility under the *Canada Shipping Act (CSA)* to direct payments out of the SOPF for all Canadian contributions to the IOPC Funds (such contributions are based on oil receipts in Canada reported by the Administrator to the Director of the IOPC Funds); and
- leads the Canadian delegation to meetings of the Executive Committee and the Assembly of the IOPC Funds.

2. The Canadian Compensation Regime

The SOPF came into force on April 24, 1989, by amendments to the *CSA*. The SOPF succeeded the Maritime Pollution Claims Fund (MPCF), which had existed since 1973. In 1989, the accumulated amount of $149,618,850.24 in the MPCF was transferred to the SOPF.

The SOPF is a special account established in the accounts of Canada upon which interest is presently credited monthly by the Minister of Finance.

A levy of 15 cents per tonne was imposed from February 15, 1972, until September 1, 1976, and during that period a total of $34,866,459.88 was collected and credited to the MPCF from 65 contributors. Payers into the MPCF included oil companies, power generating authorities, pulp and paper manufacturers, chemical plants and other heavy industries.

During the fiscal year commencing April 1, 2001, the Minister of Transport has the statutory power to impose a levy of 40.07 cents per metric tonne of "contributing oil" imported into or shipped from a place in Canada in bulk as cargo on a ship. The levy is indexed annually to the consumer price index.

No levy has been imposed since 1976.

The SOPF is liable to pay claims for oil pollution damage or anticipated damage at any place in Canada, or in Canadian waters including the exclusive economic zone of Canada, caused by the discharge of oil from a ship.

The SOPF is intended to pay claims regarding oil spills from all classes of ships. The SOPF is not limited to sea-going tankers or persistent oil, as is the 1992 IOPC Fund.

The SOPF is also intended to be available to provide additional compensation (a third layer) in the event that funds under the 1992 Civil Liability Convention (CLC) and the 1992 IOPC Fund Convention, with respect to spills in Canada from oil tankers, are insufficient to meet all established claims for compensation. (See Figure 1, Appendix D.)

During the fiscal year commencing April 1, 2001, the maximum liability of the SOPF is $133,608,938.80 for all claims from one oil spill. This amount is indexed annually.

The classes of claims for which the SOPF may be liable include the following:

- claims for oil pollution damage;
- claims for costs and expenses of oil spill clean-up including the cost of preventive measures; and
- claims for oil pollution damage and clean-up costs where the identity of the ship that caused the discharge cannot be established (mystery spills).

A widely defined class of persons in the Canadian fishing industry may claim for loss of income caused by an oil spill from a ship.

The present statutory claims regime of Part XVI of the *CSA*, on the principle that the **polluter should pay**, has as its cornerstones:

- all costs and expenses must be reasonable;
- all clean-up measures taken must be reasonable measures; and
- all costs and expenses must have actually been incurred.

SOPF: A Fund of Last Resort

The *CSA* makes the shipowner strictly liable for oil pollution damage caused by his ship, and for costs and expenses incurred by the Minister of Fisheries and Oceans and any other person in Canada for clean-up and preventive measures.

As provided in the *CSA*, in the first instance, a claimant can take action against a shipowner. The Administrator of the SOPF is a party by statute to any litigation in the Canadian courts commenced by a claimant against the shipowner, its guarantor, or the 1992 IOPC Fund. In such event, the extent of the SOPF's liability as a last resort is stipulated in Section 709 *CSA*.

The Administrator also has the power and authority to participate in any settlement of such litigation, and may make payments out of the SOPF as may be required by the terms of the settlement.

A response organization (RO) as defined in the *CSA* has no direct claim against the SOPF, but it can assert a claim for unsatisfied costs and expenses after exhausting its right of recovery against the shipowner.

SOPF: A Fund of First Resort

The SOPF can also be a fund of first resort for claimants, including the Crown.

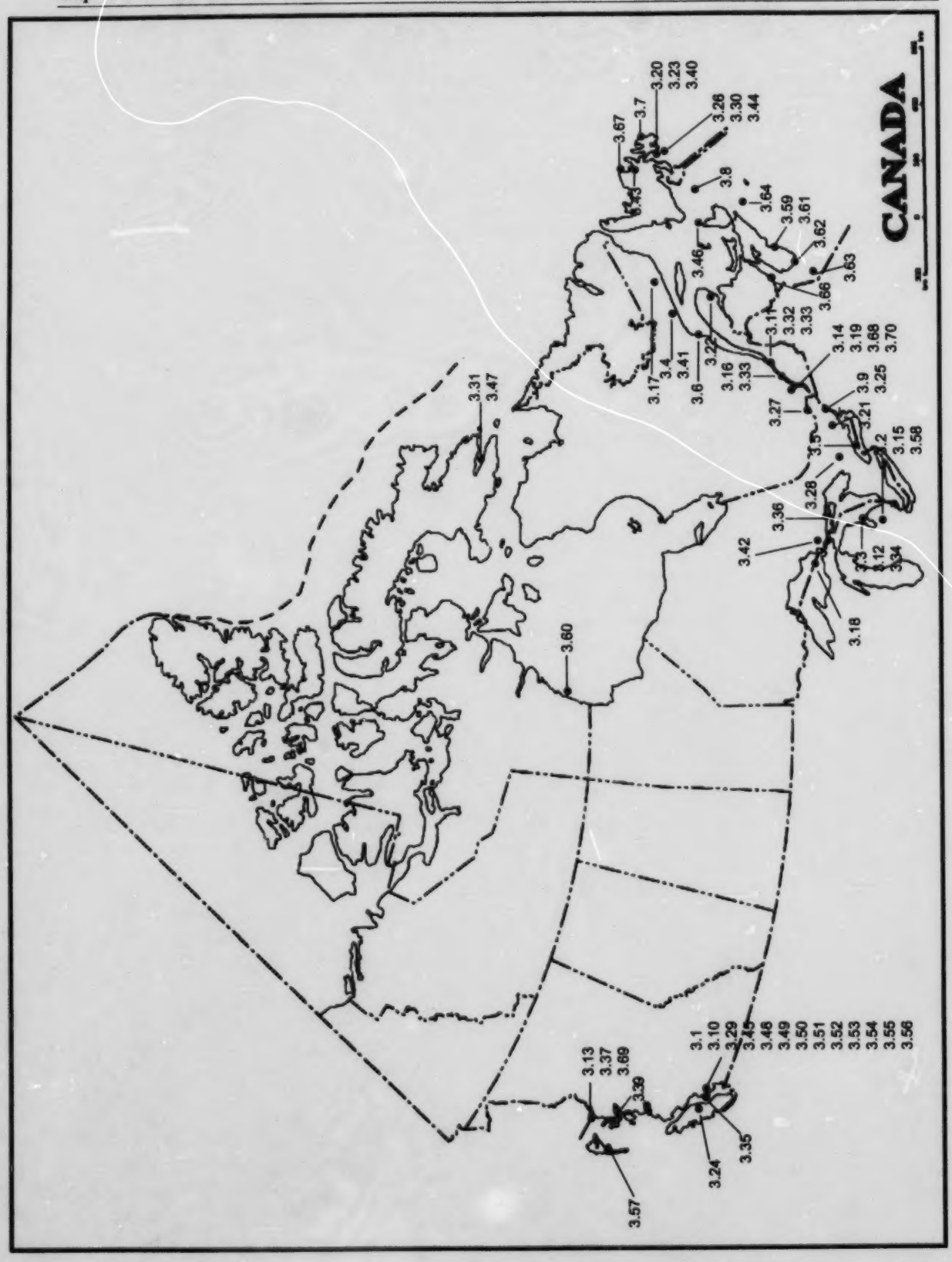
As provided in the *CSA*, any person may file a claim with the Administrator of the SOPF respecting oil pollution loss or damage or costs and expenses, with one exception. An RO, established under the *CSA*, has no direct claim against the SOPF.

The Administrator, as an independent authority, has a duty to investigate and assess claims filed against the SOPF. For these purposes, he has powers to summon witnesses and obtain documents.

The Administrator may either make an offer of compensation or decline the claim. An unsatisfied claimant may appeal the Administrator's decision to the Federal Court of Canada within 60 days.

When the Administrator pays a claim, he is subrogated to the rights of the claimant and is obligated to take all reasonable measures to recover the amount of compensation paid to claimants from the shipowner or any other person liable. As a consequence, the Administrator is empowered to commence an action *in rem* against the ship (or against the proceeds of sale, if the ship has been sold) to obtain security to protect the SOPF in the event that no other security is provided. The Administrator is entitled to obtain security either prior to or after receiving a claim, but the action can only be continued after the Administrator has paid claims and has become subrogated to the rights of the claimant.

As indicated above, the Administrator has a duty to take reasonable measures to recover from the owner of the ship, the IOPC Fund, or any other person, the compensation paid to claimants from the SOPF. This includes the right to prove a claim against the Shipowners' Limitation Fund set up under the 1992 CLC.


CANADA
3.1
3.10
3.29
3.45
3.46
3.49
3.50
3.51
3.52
3.53
3.54
3.55
3.56
3.13
3.37
3.69
3.39
3.57
3.24
3.35
3.60
3.31
3.47
3.42
3.36
3.28
3.5
3.27
3.17
3.4
3.41
3.6
3.22
3.16
3.33
3.11
3.32
3.33
3.46
3.64
3.59
3.61
3.62
3.63
3.66
3.67
3.7
3.20
3.23
3.40
3.26
3.30
3.44
3.8
3.14
3.19
3.68
3.70
3.9
3.25
3.21
3.2
3.15
3.58
3.73
3.12
3.34
3.18

3. Canadian Oil Spill Incidents

During any particular year the SOPF receives many reports of oil pollution incidents from a variety of sources, including individuals who wish to be advised if they are entitled, under the *CSA*, to be considered as potential claimants as a result of oil pollution damage they have suffered. Such reports and inquiries are investigated by the SOPF. Those that fell within its purview are noted herein. The Administrator is aware that many more oil pollution incidents are reported nationally. Many of those reported are very minor (sheens). Others involved greater quantities of oil but are not brought to the attention of the Administrator because they were satisfactorily dealt with at the local level, including acceptance of financial responsibility by the polluter.

Locations of incidents are indicated on map opposite.

3.1 New Zealand Caribbean (1989)

The first the Administrator was aware of this oil pollution incident was when, on August 21, 1990, he was served by the Vancouver Port Corporation (VPC) with a copy of a Statement of Claim, pursuant to Section 713 *CSA*. This document named the Administrator a party by statute. The Statement of Claim alleged that the Vanuatu flag 19,613 gross ton general cargo/container ship *New Zealand Caribbean* had caused oil pollution when coming alongside a shipyard berth in North Vancouver on January 30, 1989. It was stated that a bollard on the quay holed a shipside fuel oil tank. By the time that VPC had filed the claim the ship had changed name, flag, owners and operating company. It was agreed that, unless the SOPF interest was at stake, the SOPF need not instruct counsel.

Later VPC further alleged that the incurred cost to them of the necessary clean-up was $76,272.26. It appeared that the ship did not pay the claim because of alleged deficiencies in the design of the wharf and other matters.

During 1997 an out-of-court settlement was agreed between the parties. The ship made a payment of $51,000.00 and VPC agreed a dismissal order be filed naming the ship and owners, concluding the case against those parties. Counsel for the shipyard had agreed to a payment of $25,000.00 from payments due the shipyard, which was now in bankruptcy. The court action against the shipyard continues.

The Administrator had not been party to this settlement and on April 20, 1998, he wrote to VPC advising that he reserved all his rights in the case. The latest information from VPC is that there has been no material change in the situation.

3.2 Princess No. 1 (1994)

This 87 gross ton Canadian tug sailed from Erieau, Ontario, on February 9, 1994, bound for the Thames River, Ontario, to break the ice cover in the river. The tug had previously been requested to consult with the CCG Ice Officer prior to departure, but this did not happen. On February 10, 1994, the tug became beset in heavy ice in Lake Erie and listed to some 55°. A US Coast Guard (USCG) icebreaker responded to the urgent situation and broke the ice around the tug, relieving the pressure. The *Princess No. 1* was ordered to port by Transport Canada Marine Safety Branch (TCMS) because it was considered that the tug was not correctly certificated for the voyage being undertaken. The master of the tug was removed by a USCG helicopter as a precautionary measure because of the danger to the crew and as he was incapacitated by injuries received previously in an unrelated accident ashore. A CCG icebreaker then escorted the tug through the ice-infested channels to the CCG base at Amherstburg, Ontario.

The tug arrived at the base late in the afternoon of February 11, 1994, where it was met by a TCMS surveyor. Because the tug was effectively without heat, two of the three remaining crew left for their homes. The third crew member, the chief engineer, also left to obtain a hot meal ashore. When the chief engineer returned, he found the tug in the process of sinking. Emergency action was taken by the local fire brigade with pumps, but it was too late and the tug sank at the berth. As a result of the sinking, a quantity of oils were released. The CCG responded and used CCG vessels and crews, which were in the area, to contain and clean up the pollution, some of which was contaminated ice. Subsequently, the owner raised the tug with his own resources and put it ashore. It was found that the tug had developed a number of leaks in its hull, which were presumed to have been caused by operations in the ice.

The owner alleged that the tug was not insured and that he had no funds to pay the clean-up costs. The 91-year-old tug, in its raised condition, had limited value. Thus, on December 30, 1994, the Crown presented a claim amounting to $250,742.38 to the Administrator, for reimbursement of the CCG's costs and expenses.

The Administrator had a number of concerns regarding the quantum of the claim, in particular the costing of the CCG vessels and crews. Following a number of

meetings a settlement of $105,000.00 including interest, was agreed and on November 26, 1996, arrangements were made to transfer this amount to the Crown.

On February 10, 1997, the Administrator filed a Statement of Claim in the Federal Court against the *Princess No. 1*, and its owner, to recover the amount of $105,000.00 plus interest. On October 7, 1998, a default judgment in favour of the SOPF and against the owners and operators of the tug was obtained.

It had been difficult to contact the owners of the tug. The Administrator arranged for periodic checks to be made on the *Princess No. 1* and a smaller tug, also owned by a member of the same family, both craft being laid-up in Windsor, Ontario. On February 22, 2000, the Administrator wrote to the owners and, this time, received a telephone reply.

Three family members are involved with the tug. The Administrator had several telephone discussions with two of the family members over the intervening months. These discussions culminated in SOPF counsel preparing an agreement of settlement for the outstanding claim. Minutes of settlement were presented to the family member currently registered as the owner of the *Princess No. 1* on June 21, 2000. It calls for regular payments, guaranteed by two family members on behalf of the third. The third member was the registered owner of the tug at the time of the sinking. On professional advice that the tug was of little to no value, and it being very doubtful, on evidence, that the owner could, or would, satisfy the judgment, settlement was agreed in March, 2001, at $50,000.00, to be paid in full no later than December 1, 2004, by scheduled post-dated cheques. The first payment of $10,000.00 was credited to the SOPF for this fiscal year. The Administrator shall monitor the period payments, but considers the incident closed.

3.3 Motor Yacht 42E 6903 (1996)

This was a privately owned 11 metre Canadian licensed wooden motor yacht that was moored in a creek off the St. Clair River, a few kilometres north of Sombra, Ontario. During heavy rain conditions on September 21, 1996, the craft sank releasing diesel fuel and residual oils. The CCG sent their own personnel to the site and used their own equipment to contain and clean up the pollution. The owner was contacted who, subsequently, raised the craft. The hull of the craft was found to be rotten and it is reported that the craft was then broken up.

The owner stated that he had no insurance cover for the craft and, on October 10, 1997, the Crown presented a claim to the Administrator amounting to $2,560.18 to recover the CCG costs and expenses. The Administrator investigated and assessed the claim and, on January 26, 1998, the claim was paid in full, plus $209.92 accrued interest payable under Section 723 *CSA*.

Throughout, it was difficult to contact the owner. On March 31, 1998, the Administrator forwarded a claim to the owner, at an address the Administrator had been given, for recovery of the amount paid out to the Crown. No settlement was received. A further copy of the claim was sent to the owner by the Administrator on September 13, 1999, together with an updated interest calculation. The receipt by the licensed owner was evidenced.

Since there was no response from the owner, a Statement of Claim was filed in the Federal Court of Canada against the owner by the Administrator on September 20, 1999.

The Statement of Claim was served on the licensed owner at an address in Corunna, Ontario on November 19, 1999. No Statement of Defense was made. Judgment for $3,770.10 including costs was rendered in the Federal Court on May 16, 2000, in favour of the Administrator

Various attempts have been made to find the owner, without success. Family members have stated that they do not know his current whereabouts. In the circumstances, and in light of the amount involved, the Administrator is of the view that reasonable recovery efforts have been taken. If the owner is subsequently located the Administrator will consider his options at that time. In the meantime, the Administrator has closed his file.

3.4 Haralambos (1996)

On February 27, 1997, the Administrator received a claim from the Crown to recover the CCG costs and expenses, stated to amount to $73,483.00, incurred in the clean-up of oil found on the beaches of the lower St. Lawrence River, south-west of Port Cartier, Quebec. The claim was presented as a mystery spill.

The oil had been found coming ashore on the beaches on December 3, 1996, by residents of the small community of Rivière Pentecôte, who informed the authorities. Officials arrived and confirmed the pollution. Contractors were engaged and commenced work on December 5, 1996; the task was completed to the satisfaction of the authorities on December 9, 1996. It is reported that 103 barrels of oil and oily material were collected for disposal.

The Administrator investigated the circumstances of the oil and found that TCMS had thoroughly investigated two oil spills within Port Cartier Harbour that had occurred on November 19 and November 25, 1996, respectively. These spills had involved the 63,078 gross ton Cypriot flag bulk carrier *Haralambos*. The ship had come into the harbour on November 18, and the next day there was an oil spill. The ship had then gone out to anchor off Port Cartier awaiting cargo, and

had come back in again on November 25, when the second spill of oil occurred. It was found that one of the topside water ballast tanks had a corrosion hole through to a fuel tank, which accounted for the loss of oil. The shipowner undertook to pay for the cost of the clean-ups within the harbour. On November 30, 1996, the *Haralambos* sailed for Iran.

In the course of his investigation the TCMS surveyor took oil samples, and also compared the results with the analysis of the oil subsequently found on the beaches at Rivière Pentecôte. It was found that oil from the harbour matched the oil from the beaches.

Accordingly, on December 4, 1997, the Administrator forwarded the claim to representatives of the ship's P&I Club in Canada for direct payment to the Crown.

On May 22, 1998, counsel for the P&I Club replied to the Administrator denying liability of the *M.V. Haralambos* for the claim, stating that without more concrete evidence, they cannot recommend that the ship accept responsibility for this pollution.

On November 17, 1998, the Administrator authorized an interim payment to the Crown of 75 per cent of its claim, amounting to $55,112.25, plus interest of $6,874.94. The Administrator continued his investigation to obtain further evidence regarding the claim.

A further analysis of oil samples was made, this time a direct comparison of a sample taken from the beach at Rivière Pentecôte with samples from the *Haralambos's* contaminated wing tank. Dated February 23, 1999, the analysis concluded that these samples were "very similar." To further assess the probability of the *Haralambos,* while off Port Cartier, being the origin of the oil, a hindcast trajectory study was carried out on behalf of the SOPF by the Institut Maurice-Lamontagne of Mont-Joli, Quebec. Dated August 23, 1999, in summary the hindcast report found:

- that if a ship off Port Cartier released oil on November 19, 1996, the oil would have passed out into the Gulf
- on the other hand, if a ship off Port Cartier released oil on November 25, 1996, the conditions were such that oil could have traveled to the general area of the beaches involved in the incident

An agreement on quantum had been reached with the Crown, which reduced their claim by $1,975.89. On March 28, 2000, the Administrator arranged to pay the outstanding balance of the Crown's claim, less taxes, a further $7,396.09, plus interest of $1,611.41. On the question of taxes, these had been incorrectly calculated in the Crown's original claim and the Administrator agreed to consider this final outstanding amount on being presented with the correct calculation. The Crown having submitted correct tax calculations to the amount of $3,374.70, the Administrator on May 9, 2000 directed the payment of this amount to the Crown plus interest of $773.05.

Representatives of the shipowner have raised questions regarding the most recent oil analysis and the trajectory study results. However, they did agree to an extension of time for commencing a court action. Discussions continue between the Administrator, counsels for the parties, and principals representing the shipowner, in the hope of concluding this oil pollution compensation recovery claim.

The *Haralambos* returned to Canada in May 2000. The Administrator obtained a Letter of Undertaking (LOU) for $125,000.00

Subsequently, the Administrator commenced an action against the ship in the Federal Court, to which a defense was filed.

In the meantime, on November 3, 2000, it was reported that the *Haralambos* had been purchased by Chinese principals for breaking-up.

Offers and counter-offers have been made between counsels for both parties. This recovery action continues.

3.5 *Rhea (1997)*

The *Rhea* was a 41 metre former US Navy mine sweeper and had been purchased approximately 10 years ago for use as a houseboat in Oshawa, Ontario. On October 4, 1997, while no one was aboard, the ship sank, coming to rest in seven metres of water with only her superstructure showing. It was reported that the ship had some 1,600 litres of heating oil, 4,500 litres of diesel and 450 litres of lubricating oils aboard that, on sinking, immediately began to seep out. The local marine rescue association responded and boomed the sunken ship. The owner stated that he had no insurance and was unable to pay for the oil pollution containment and clean-up.

The *Rhea* was subsequently raised and removed from Oshawa harbour. The Oshawa Harbour Commission, on August 26, 1998, submitted a claim to the SOPF in the amount of $99,054.21 for the portion of the response activity pertaining to the oil spill clean-up.

The claim included items in contention for which the Harbour Commission had not paid, totaling $10,040.71.

In the process of investigating and assessing the claim, the Administrator concluded that a number of the individual charges in the claim were not reasonable, within the meaning of the *CSA*. The clean-up contractors had used solidifiers (polymers).

On March 29, 1999, the Administrator outlined his proposal for settlement in telephone discussions with the Harbour Commission's Chief Executive Officer. In this discussion, the Administrator outlined a number of individual amounts within the claim that he felt should be reduced or disallowed as not being reasonable.

On April 21, 1999, an all inclusive settlement of $60,211.24, including interest, was agreed between the Administrator and the Oshawa Harbour Commission. Part of the agreement, as required by the Administrator to settle the claim, included the Harbour Commission taking the following action:

- diligently pursuing collection from the boat owner;
- pursuing the Harbour Commission's insurers (who had declined liability); and
- that any recovery of monies by the Harbour commission would be returned to the SOPF.

On this basis a release and subrogation agreement, signed on behalf of the Harbour Commission on May 12, 1999, was received by the Administrator. The agreed settlement amount of $60,211.24 was sent by the SOPF to the Harbour Commission on June 7, 1999.

It is said that the boat owner has few assets. The Harbour Commission had instituted legal action against the owner on March 25, 1999, and tried to trace his whereabouts; it being said that he now might reside in British Columbia.

A default judgment was obtained against the owner in the Ontario Superior Court by the Harbour Commission on April 18, 2000, in the amount of $146,630.55 including interest and costs. The Harbour Commission requested a Writ of Seizure and Sale with the Sheriff's office in the Regional Municipality of Durham, Ontario on May 3, 2000. On August 23, 2000, it was stated by a Harbour Commission official that, not having located the owner, they considered the case closed.

The Administrator made his own efforts to trace the owner during 2000 without success. Following legal advice, the Administrator instructed counsel to obtain a partial assignment of the Harbour Commission judgment. This was done. If the owner is subsequently located, the Administrator will then consider his options. In the meantime, based on the agreement with the Harbour Commission and the partial assignment of judgment, the Administrator has closed his file.

3.6 *Rani Padmini (1997)*

This ship is a 42,151 gross ton Indian flag bulk carrier which, on October 9, 1997, developed a crack in a fuel tank and released oil while coming alongside the public wharf at Baie Comeau, Quebec. The ship had an arrangement with an RO but refused to invoke it. This situation required the CCG to appoint contractors to contain and clean up the oil. Approximately 12.5 tonnes of #6 fuel oil, 12 tonnes of an oily water mix, 15 cubic metres of soiled sorbent materials and 15 cubic metres of soiled vegetation were recovered.

Before the ship was allowed to sail, the P&I Club provided an LOU in the amount of $375,000.00.

It is understood that the CCG submitted its claim, amounting to approximately $335,000.00, for reimbursement of their costs and expenses incurred to the counsel for the owners/P&I Club on January 27, 1998, and that further correspondence ensued.

Payment by the shipowner was not forthcoming. On May 21, 1998, the Crown presented a claim to the Administrator to the amount of $337,189.41, pursuant to Section 710 *CSA*. The Administrator investigated and then learned that the shipowner is alleging the damage to the hull was caused by a projection on the Federal public wharf in Baie Comeau.

On January 5, 2000, the shipowner commenced an action in the Federal Court of Canada against the Crown in the amount of US$800,000.00, for costs incurred as a result of damage to the vessel. On January 14, 2000, the Crown withdrew its claim to the SOPF under Section 710 *CSA*.

The Crown filed a Statement of Defense and Counterclaim on August 11, 2000. To date no documents have been served on the Administrator making him a party to the proceedings pursuant to Section 713 *CSA*. On March 30, 2001, the Administrator contacted Crown counsel and asked them to advise their intentions. The Administrator awaits developments.

3.7 *Koyo Maru #16 (1997)*

This incident involved a 409 gross ton Japanese flag fishing vessel. During the evening of December 21, 1997, the vessel bunkered 215,000 litres of diesel oil alongside a refueling dock in St. John's, Newfoundland. The refueling was completed at 2230 local time that evening. At 0830 the next morning, December 22, 1997, the Port Police reported an oil spill extending along the south side of the harbour, the same side as the refueling facility. The CCG responded and, using their own personnel and equipment, cleaned up the oil, completing the task on December 24, 1997.

On the morning of the discovery of the spill TCMS conducted an investigation and evidence of a fuel oil spill was found on the deck of the *Koyo Maru #16*. There was no evidence that the scuppers had been plugged. A sample from the trawler and one from a part of the harbour proved a match. TCMS laid charges for oil pollution. On June 25, 1998, the *Koyo Maru #16* pleaded guilty to the charge, and was fined $5,000.00.

Other oil samples taken from the harbour at the same time as the original samples did not prove a match to those taken from the fishing vessel. Relying on this fact, the vessel refused to accept responsibility for CCG clean-up costs.

On October 18, 1999, the Administrator received a claim from the Crown for reimbursement of the CCG's costs and expenses in this incident, stated to be $7,631.82. The Administrator investigated and assessed the claim, which action raised a number of questions regarding the spill itself and the quantum of the claim. These were responded to by the CCG.

The Administrator wrote to the vessel's agent on January 25, 2000, requesting that the *Koyo Maru #16* pay the amount claimed directly to the Crown. Counsel for the vessel replied, refusing to pay the claim and explaining their reasoning. In essence counsel claimed that, whereas the vessel was alongside at Pier 24 when there was a spill, the clean-up took place at Pier 19-21 and that the samples from that area did not match those from the vessel.

Following discussions with the Administrator, on March 2, 2000, the Crown revised their total claim to $6,817.71. Following his assessment, on March 3, 2000, the Administrator directed the transfer to the Crown of the amount he found established, namely $4,425.31, plus interest in the amount of $693.10. Issues of concern were the charge-out rate for the sea truck and those claimed for the sorbent booms. He invited the Crown to provide additional evidence to support the claimed amounts, on receipt of which he would consider the issue further.

The CCG advised on September 26, 2000, that they had accepted the above payment as final settlement.

Counsel for the shipowner had correctly noted that the invoice presented by the CCG referred only to the clean up in the areas where samples did not prove a match (Piers 19 - 21). In fact, the response and clean up in question took place in the harbour covering Piers 19 - 24.

The issue of the clean-up area, incorrectly described in the invoice, was clarified by the Administrator in his letter to counsel for the vessel dated November 2, 2000. His letter also claimed reimbursement for payment of the Crown claim in the amount of $5,118.41, which payment included applicable interest. Further correspondence and discussions ensued with counsel for the *Koyo Maru #16*. It appeared that agents for the vessel could get no direction from the Japanese shipowner.

On December 20, 2000, the Administrator filed an action in the Federal Court naming the *Koyo Maru #16* and others as defendants, to recover the monies paid out to the Crown. On February 5, 2001, it was stated that the local ship's agency, Blue Peter Steamships Ltd., issuer of an LOU to CCG, is no longer in business. There is now a new company called Blue Peter Marine Agencies Ltd. Under an LOU the guarantor makes definite undertakings in order to preclude the vessel being detained. The prospect of this LOU not being honoured arises. This would present a unique problem to the Administrator. LOU's are normally obtained from a ship's P&I Club – not the ship's agent. It has been the SOPF's experience that those who issue LOU's are prepared to immediately act in accordance with the LOU issued on their behalf. On March 8, 2001, the Federal Court extended the time to serve the Statement of Claim by 180 days. In the meantime, the Administrator continues discussion with the original counsel for the ship and the issuer of the LOU.

The ship had left after the LOU was provided to CCG and before the Administrator became involved. In this context it should be noted that the Administrator, in particular, can, by Section 677(11) *CSA* obtain security (LOU, bank guarantee, etc.) even before receiving a claim:

> *"Where there is an occurrence that gives rise to liability of an owner of a ship under subsection (1), the Administrator may, either before or after receiving a claim pursuant to section 710, commence an action in rem against the ship that is the subject of the claim, or against any proceeds of sale thereof that have been paid into court, and in any such action the Administrator is, subject to subsection (13), entitled to claim security in an amount not less than the owner's maximum aggregate liability under section 679 or 679.1."*

3.8 *Flare (1998)*

On January 16, 1998, a distress message was received at CCG East Coast rescue coordination centres indicating that this 16,389 gross ton Cypriot registered bulk carrier was sinking. It was later found that the *Flare* was in ballast at the time, inbound for Montreal, when in a position southwest of St. Pierre and Miquelon she broke in two. Only four men of a crew of 25 were saved. The stern section sank quickly, but the bow continued to float and drifted off into the Atlantic. Weather continued to be adverse for an effective aerial search but on January 23, 1998, it was concluded that the bow section had also sunk.

Attempts were made to minimize the oil pollution coming from the stern section, but a report on February 6, 1998, stated that the stern part of the wreck continued to occasionally release oil. The search continued for the bow section and it was the CCG's intention to establish a program to monitor the sites where the two sections sank.

The March 31, 2000, CCG claims summary indicates that the Crown made a claim on the shipowner amounting to $1,037.363.69 on June 21, 1999, and that discussions were underway with the shipowner's legal counsel.

On March 9, 2001, the Crown accepted the shipowner's offer of settlement. The Administrator closed his file.

3.9 Enerchem Refiner (1998)

A CCG Sitrep advised the Administrator that on April 2, 1998, this Canadian 4,982 gross ton tanker, loaded with approximately 7,800 tonnes of Bunker C, had gone aground in the Canadian section of the St. Lawrence Seaway, just below Cornwall, Ontario. There was no pollution on grounding but the ship contracted with a RO to stand-by, fully prepared to act, during the offloading and refloating operation. During this period the CCG stood by and monitored the operations.

Assisted by tugs, the ship was freed on April 5, 1998, and proceeded to a nearby anchorage for a full inspection of the hull. There was no release of oil. On March 31, 1999, the Administrator received the Crown's claim, amounting to $10,826.05, to recover the CCG's stated costs and expenses in the incident.

The Administrator wrote to the tanker's owner, Enerchem Transport Inc. of Montreal, on April 12, 1999, forwarding the claim and requesting direct settlement by the owner with the Crown. The SOPF was advised that Enerchem Transport had been sold to another Canadian shipping company, Algoma Tankers Inc. The *Enerchem Refiner* was sold to foreign owners on April 29, 1999, and, under a new registry, sailed from Sorel, Quebec, May 9, 1999, bound for Panama. On July 15, 1999, the Enerchem company's office in Montreal ceased to operate. Enerchem's representative explained that the company considered the Crown claim to be late in being presented. Their insurers had settled all other claims connected with the occurrence some months previously and they, and Enerchem, had closed their files, complicated by the fact that Enerchem had ceased to exist.

The Administrator followed up with telephone calls and sent a number of letters, but settlement was not achieved. On November 1, 1999, the Administrator wrote to the President of Algoma Tankers.

On January 10, 2000, Algoma wrote agreeing to pay the claim. The Crown received payment of the principal amount from Algoma on March 3, 2000.

Under Section 723 of the *CSA* interest is payable. On March 28, 2000, counsel for the Crown wrote the owners requesting payment of the amount stated as $1,349.05.

The CCG advised on November 23, 2000, that they had reconsidered the circumstances and decided not to pursue their claim for interest. The Administrator closed his file.

3.10 Mystery Oil Spill - Vancouver Harbour, British Columbia (1998)

A CCG Sitrep advised that on April 5, 1998, oil was reported on the shoreline on the north side of Stanley Park, Vancouver Harbour, British Columbia. It was estimated that about 180 litres of oil was involved. The CCG contracted for the clean-up of the spill. Environment Canada and TCMS were involved in the investigation to attempt to find the origin of the spill, without success.

On March 31, 1999, the Administrator received a claim from the Crown, on behalf of the CCG, for their costs and expenses in the incident. The claim amounted to $23,662.82.

The Administrator wrote to the Crown on June 29, 1999, outlining the established and non-established items of the claim. On August 5, 1999, the Crown advised that, at that time, it would not be providing further documentation. On September 16, 1999, the Administrator directed that the amount of $20,318.62 plus interest of $2,116.33 be paid to the Crown.

As no further substantiation had been received from the Crown, on December 15, 2000, the Administrator wrote their legal counsel stating that, as no further information had been provided, he confirmed that, as far as the SOPF was concerned, the amount paid was in "full and final settlement". Nevertheless, for the benefit of CCG, on December 19, 2000, the Administrator wrote a letter to CCG giving further particulars of his previously expressed concerns regarding certain items billed by the contractors. The Administrator has closed his file.

3.11 Filomena Lembo (1998)

This incident involved a number of peculiar circumstances. The *Filomena Lembo* is an Italian flag 29,498 gross ton tanker that had been converted from a cargo vessel and, therefore, was of an unusual design to carry oil cargoes. The tanker arrived at a berth in Quebec City, on May 26, 1998, to deliver a part cargo of No. 6 bunker oil to a local pulp mill owned by Daishowa Inc. Daishowa decided to employ their oil spill contractors in a simulated oil spill exercise and these contractors commenced placing a boom around the tanker on her arrival. Shortly after, with the boom largely in place, oil was seen within the boom. The oil spill continued to increase within the boom to a final quantity estimated at some 200 to 400 litres, and Daishowa employed the contracting company already on site to clean up the pollution. The tanker discharged her cargo and, over a similar timeframe, loaded bunkers.

TCMS conducted an investigation and the spill was found to have the consistency of old, dirty, lubricating or hydraulic oil. TCMS was unable to find a match between this oil and other oil samples taken from the

tanker. However, this same agency found a number of deficiencies in the oil transfer system aboard compared to international requirements. A large oil tank farm is located close inland of the berth in question. No source for the origin of the oil could be found from shore drainage systems. The berth used by the *Filomena Lembo* is accessible to the public and is often used to load scrap metal. The incident happened as the tide was falling and over the period of low water. There was little bottom clearance for the tanker at low water.

The tanker sailed on May 28, 1998, and on that day the SOPF commenced an action in Federal Court of Canada against the *Filomena Lembo*, the owners and all others interested in the ship. On arrival at the next port, Sept-Îles, the SOPF arranged for the tanker to be arrested, pending the issuance of an LOU. An LOU for the agreed sum of $85,000 was issued by the P&I Club on May 29, 1998, and the tanker released.

On October 29, 1998, counsel for the SOPF received a claim from Daishowa Inc. amounting to $35,179.11, for their stated costs and expenses in responding to this spill. The Administrator extensively investigated the circumstances of the spill, including employing divers to search the seabed off the berth in question. On October 22, 1998, in very poor visibility, the divers found diverse material in the harbour bed off the berth. The material consisted mainly of concrete and construction framing, but that also included a cylindrical object, possibly a tank, buried in the mud. The object was buoyed. A follow-up dive was carried-out on November 23, 1998, when the buoy was found to be missing. In trying to relocate the cylindrical object, an object was found that, in the diver's opinion, was the framework of an auto or a small airplane. The divers brought a small piece of the object to the surface and concluded that the object in the mud could not have caused the pollution.

No evidence could be found for the origin of the oil. The incident was deemed a mystery spill, for which the SOPF is liable.

The Daishowa Inc. claim was assessed for quantum. The Administrator had a number of concerns, principally the hourly rate charged for their employees, demurrage for the delay of the *Filomena Lembo*, and for the Daishowa legal costs. Following negotiations between counsel, the Administrator reached a settlement with Daishowa Inc. On January 25, 2000, he sent counsel, for payment to the company, the amount of $17,966.31, plus interest of $2,003.42. At the same time he sent a further payment of $2,172.39 for Daishowa Inc., in respect of sharing information of the oil sample analysis results.

The question arose as to the disposal of the LOU issued on behalf of the ship. Although this letter was no longer required by the SOPF it was possible that Daishowa and, or, the Port of Quebec would wish to take action. Following the agreed settlement, on February 1, 2000, a release in favour of the SOPF was signed on behalf of Daishowa Inc. On July 13, 2000, SOPF counsel advised that both Daishowa and the Port of Quebec had waived their interest in the LOU. SOPF counsel was instructed to return the LOU to ship's counsel. The Administrator's action against the ship was discontinued by consent, with each party bearing its own costs. The Administrator closed his file.

3.12 Mystery Oil Spill - Fighting Island, Ontario (1998)

On May 31, 1998, a floating foul smelling substance was found coming ashore, and drifting just off the shore, on the northwest corner of Fighting Island, a Canadian island in the Detroit River, downstream from Detroit. An analysis of a portion of the substance found that it was approximately 35 per cent heavy oil and the rest a type of sewage. The CCG contracted for the clean-up. Samples of the oil and the other matter were taken by the USCG and the CCG, and compared to other samples taken from ships anchored in the vicinity and shore sources, without success at identifying the origin of the spill.

In the meantime, the SOPF has ascertained that during May 31, 1998, a heavy rainfall was reported throughout the local area.

On June 1, 1999, the Crown presented a claim to the SOPF on behalf of the CCG in respect to this incident, amounting to $112,504.65. The Administrator commenced an investigation. In this process a number of factors were revealed, including:

- The Ontario Ministry of the Environment was also involved on the Canadian shore but their report was unable to identify the origin of the spill.
- The Michigan Department of Environmental Quality was also involved. An official indicated that he did not believe that it was ship related.
- The USCG provided a complete copy of their laboratory analysis of pollution samples, together with the laboratory covering report. This analysis did not positively identify the origin of the spill.
- Instead of the site samples oil content being "of a heavy type," as initially stated in a Canadian laboratory analysis for the CCG, the samples were found to contain "a severely evaporatively weathered light fuel oil mixed with…lubricating oil," in a subsequent more detailed analysis.
- The samples taken by the CCG and passed to a private laboratory for analysis were subsequently destroyed by the laboratory in accordance with their advised practices. Other samples, kept by the CCG, were not refrigerated. Samples taken from the Fighting Island site (only) and provided to the SOPF were retained under refrigeration and were available.

In view of the inconclusive results in previous analyses, in January 2000, the Administrator contracted for a more detailed analysis of some of the samples previously held by the USCG laboratory, and those held by the SOPF.

These latter, more detailed, analyses still did not identify the source. However, they served to support the previous sample comparisons in certain respects. Throughout the morning of May 31, 1998, the wind had been westerly, sometimes very strong. The Administrator continues to investigate the likely origin of the spill.

Additional information was requested, in particular from the Cities of Detroit, Ecorse, and River Rouge, and the Michigan Department of Environmental Quality. The bulk of this material was received at the SOPF in mid-February, 2001. The material greatly assisted the Administrator in his investigation, but did raise some further questions, resulting in further information being requested. When this further information is received, the Administrator is hopeful of reaching a conclusion on the matter.

3.13 *Miss Babs (1998)*

The *Miss Babs* is a 36 gross ton Canadian fishing vessel that sank in Miller Bay, a remote inlet some 15 kilometres south of Prince Rupert, British Columbia. It is not clear when the vessel sank but she was observed sunk on September 16, 1998, and at that time oil pollution was reported. The CCG responded and the owner arrived on scene on September 18, 1998. The SOPF appointed local counsel and employed a surveyor to determine the extent of the oil pollution. Subsequently the CCG wrote to the owner requesting his intentions on

a) the pollution aspects; and

b) the hazard to navigation that the sunken vessel posed to other vessels.

No reply was received. Contractors employed by the CCG raised the *Miss Babs* and took her to a safe berth.

On October 6, 1999, the Administrator received a numbered invoice from DFO amounting to $31,542.17, for the clean-up costs and expenses incurred by the CCG, a Branch of DFO, in respect to the *Miss Babs* incident. The Administrator rejected the invoice. DFO arranged cancellation of same.

The Administrator noted that an invoice implies a debt owing. Section 710 *CSA*, however, stipulates that when a claim is filed with the Administrator, he shall investigate and assess the claim and offer compensation to the claimant for whatever portion of the claim the Administrator considers to be established.

On October 8, 1999, the Administrator received a claim presented in the normal manner from DFO for the same amount.

The Administrator investigated and assessed the claim, which claim also covered the raising of the wreck, stated by the CCG to be necessary as part of the oil pollution prevention.

It was noted that on October 13, 1998, the Crown sold the *Miss Babs*, "as is, where is" for $6,000.00, all-inclusive.

On November 22, 1999, the Administrator arranged payment of $23,836.70, plus $2,079.86 in interest, to be made to CCG.

In assessing the claim, costs incurred by CCG after *Miss Babs* no longer posed a threat of oil pollution were disallowed by the Administrator.

On December 18, 2000, the Crown confirmed they accepted the payment made by the Administrator on November 22, 1999, as a full and final settlement.

Efforts were made to trace the vessel's owner without success. Investigations failed to indicate any property in the name of the owner.

After receipt of legal advice the Administrator concluded that further recovery action under Section 711(3)(c) *CSA* would not be reasonable. The case file on the *Miss Babs* was then closed.

This incident and several others raise the issues of salvage, wreck removal and, oil pollution prevention measures, in the context of the potential liability of the SOPF. See also the *Sam Won Ho* incident reported herein.

The Administrator must deal with each such case on its own merits. However, in his letter of reply to the Crown on December 19, 2000, he indicated his willingness to discuss these matters with CCG.

3.14 *Canmar Valour (1998)*

In previous years, this incident had been reported as a mystery oil spill, with the ship *Canmar Valour* as the suspect ship involved. The Administrator now has evidence that the oil in this case came from the *Canmar Valour*.

Produits Shell Canada Limitée had floating booms permanently installed off its facility at Section 103 in Montreal Harbour at the time of this incident. It was reported that booms were opened on November 14, 1998, to permit two vessels to berth at the facility and oil floated in with the current. Shell employed contractors to clean up the oil, including that which fouled the hulls of the two ships required to berth

there. The oil was of the heavy variety and the quantity estimated to be about 100 litres.

TCMS further investigated this later oil pollution and obtained a match between oil samples found at Section 103 and the previous spill involving the *Canmar Valour* at Section 79.

On April 6, 1999, the Administrator received a claim from Shell amounting to $15,456.00 to recover their stated direct costs and expenses responding to this incident. The Administrator required better substantiation for some of the charges and this information was provided by Shell. Shell further advised that they might submit an additional claim for demurrage costs they incurred in the delay of the vessel because of the oil-contaminated hull. The hull had to be cleaned before it was cleared for sailing.

Proof became available to the Administrator of the *Canmar Valour*'s involvement with this spill. The *CSA* contemplates that the polluter pay. Accordingly, on August 4, 1999, the Administrator requested that counsel for the ship negotiate a settlement directly with Shell.

On September 17, 1999, Shell presented an additional claim of US$14,375.83 for the demurrage that, on September 28, 1999, was amended to C$9,739.17. In turn, this further addition to the claim was passed to the representatives of the *Canmar Valour*. The Shell claim now totaled $25,245.17.

On March 20, 2000, counsel for the ship offered Shell a compromise and settlement without prejudice.

Throughout, the Administrator intervened with Shell and counsel for the *Canmar Valour*, towards achieving a direct settlement of the Shell claim by the shipowner.

After further negotiation, Shell accepted the shipowner's offer in full and final settlement of the clean-up portion of the claim. On January 17, 2001, a release and discharge document for this part of the claim was duly signed on behalf of Shell, in favour of the shipowner and the Administrator.

The Administrator wrote Produits Shell Canada Limitée on November 9, 2000, advising, *inter alia*, that the claim for demurrage would not be admissible given the fact that it would constitute a claim for pure economic loss of a kind which is not recognized as falling within one of the exceptions to the general exclusion rule prevailing in Canadian Maritime Law, nor would it fall within the categories recognized by Section 712 of the *CSA*. This issue of pure economic loss was settled by the Supreme Court of Canada in the decision of *Bow Valley Husky* v. *Saint John Shipbuilding* [1997] 3 S.C.R. 1210 at 1239 f.f.

The Administrator closed his file.

3.15 Walpole Islander (1999)

Initially this incident was reported as a mystery spill. On January 20, 1999, a slick of reddish diesel was reported at the Walpole Island Custom Ferry Dock, in the St. Clair River, Ontario. The two Walpole Island ferries were docked there, but it proved impossible to show that the oil was coming from either vessel. The CCG contracted for the containment and clean-up. The spilling of oil continued and by January 25, 1999, approximately 270 litres of the diesel had been recovered. Eventually, it was discovered that ice had caused a small crack in a shipside fuel tank of the Canadian 72 gross ton ferry *Walpole Islander*. The owners accepted responsibility. One of the environmental concerns was the extensive wetlands nearby.

The CCG reported that their claim for recovery of their costs and expenses in this incident amounted to $80,780.53. The Administrator advised the CCG that he understood the ferry owner's insurance contract to contain a provision to the effect that any claim against the policy must be made within 12 months from the date of the occurrence. The CCG advised the Administrator that they had submitted their claim directly to the ferry owner on January 10, 2000.

The Administrator notes that the March 31, 2001, CCG Claims Status Report shows the claim as currently unpaid.

3.16 Solon of Athens (1999)

This was a 46,132 gross ton Vanuatu flag bulk carrier that, on March 9, 1999, was alongside at a Richelieu River berth in Sorel, Quebec, when she experienced a broken ballast water pipe routed through an oil tank. This breakage released an estimated 180 litres of a mixture of light oil and diesel into the river. The ship immediately contracted for the necessary containment and clean-up but it was only later that CCG and TCMS were informed. The CCG provided personnel to oversee the operation, which was completed to their satisfaction. The CCG obtained an LOU on behalf of the ship for $7,000.00 to cover their costs and expenses.

The Administrator received the Crown's claim on June 17, 1999, to recover their costs and expenses in the incident that were stated to amount to $4,717.24. The Administrator reviewed the claim and, on June 28, 1999, sent a copy to the *Solon of Athens* local representatives in Montreal with the request that direct settlement be made with the Crown. As no reply had been received, on January 14, 2000, counsel for the Crown sent a reminder letter to the ship's local representatives. The local representatives replied on January 19, 2000, that they had not received the claim from the SOPF, but advised that the P&I Club were dealing with the pollution incident through local counsel.

Information was later obtained by the SOPF that the *Solon of Athens* had been broken-up in India on June 28, 1999.

Little progress was made in obtaining payment of this claim during the remainder of 1999 from the shipowners. The Administrator assessed the Crown's claim and, on March 16, 2000, arranged to pay the claim in full, namely $4,717.24 plus the applicable interest of $350.99.

The Administrator continued his efforts to achieve settlement of the recovery claim, and the LOU was extended by the P&I Club.

Counsel for the shipowner disputed a number of individual charges in the CCG claim.

Information was provided to counsel for the ship, in response to the points raised but settlement for the full amount could not be achieved. On September 5, 2000, counsel for the ship made an offer which was rejected by the Administrator. This was followed on September 15, 2000, by an agreement between the parties to settle the claim for $4,028.24, all-inclusive. A cheque for this amount was received from shipowner's counsel and passed to the Administrator on January 22, 2001, to be credited to the account of the SOPF. The file on this case was then closed.

3.17 Gordon C. Leitch (1999)

This was one of the more serious incidents reported recently in that the clean-up measures taken and costs incurred were considerable. The *Gordon C. Leitch* is a 19,160 gross ton Canadian Great Lake vessel and, on March 23, 1999, she was berthed at an iron-ore facility in Havre-Saint-Pierre, Quebec, on the lower north shore of the St. Lawrence River. It was necessary to move the ship along the quay for the loading operation but in this process, under high wind conditions, the bow blew off the quay, allowing the stern to drift in and hit a dolphin. This striking cracked the hull at a shipside fuel tank, releasing an estimated 49 tonnes of heavy fuel oil.

The bay of Havre-Saint-Pierre is an environmentally sensitive area that includes a National Park, traditional waterbird hunting grounds and a shell fishery. The shoreline was still ice covered and, to a degree, this assisted in reducing the spread of the oil. The owners invoked their arrangement with Société d'Intervention Maritime (SIMEC) and directed the clean-up under CCG guidance. It was stated that the costs and expenses for this work would approach $5 million.

The CCG, in this operation, claimed costs and expenses totaling $233,065.00. This amount was paid by the shipowners on October 25, 1999.

The statutory time for claims to be made against the SOPF under Section 710 *CSA* expired on or about March 24, 2001. No claims were filed with the Administrator. This case file was closed.

3.18 Algontario (1999)

This 18,883 gross ton bulk carrier grounded in the Neebish Channel off Sault Ste. Marie on April 5, 1999. The vessel sustained bottom damage, but there was no pollution from the fuel tanks. The shipowners activated their arrangement with the Eastern Canada Response Corporation (ECRC), who boomed around the vessel to contain a possible oil spill. Arrangements were also made with a contractor to remove oil from the ship to a lightering vessel to prepare for the refloating operation. The CCG and TCMS were in attendance.

The ship was successfully refloated with no pollution on April 7, 1999.

The Administrator received from the Crown, on April 4, 2000, a claim to recover the stated CCG costs and expenses in attending the refloating of this vessel, amounting to $20,154.12. On May 2, 2000, the Administrator forwarded the claim to the owners, Algoma Central Corporation, with the suggestion that they settle the claim directly with the Crown. At the same time the Administrator pointed out to the owners that interest was accruing.

On May 26, 2000, Algoma replied to counsel for the Crown, in essence noting these factors:

- the CCG services were not requested
- Algoma employed the necessary contractors and equipment at the site
- there was no release of oil

and by providing comment on the individual costing schedules presented.

Algoma denied the CCG claim, and noted that thirteen months had passed between the incident and the presentation of the claim.

It should be noted that *CSA* Section 677(10)(b) provides that *"...no action.....lies* [against the owner of a ship] *unless it is commenced....where no pollution damage occurred, within six years after the occurrence."*.

The Crown replied to the points raised by Algoma in a letter to the Administrator dated June 29, 2000. The main points made by the Crown were:

- CCG actions were taken in anticipation of a discharge of oil, as provided by Section 677 *CSA*
- the CCG does not require the shipowners request to respond to an anticipated discharge of oil.

The Administrator commenced an investigation and assessment of the claim.

3.19 Paterson (1999)

This is a bulk carrier of 20,370 gross tons, which was carrying a cargo of grain when she grounded in Lac Saint-François, located between Montréal and Cornwall, Ontario, on April 5, 1999. There was no pollution as a result of the grounding, but the shipowner gave notice to his RO to be in readiness. Arrangements were also made to lighten the vessel of some of its cargo, in preparation for refloating. This was successfully carried out on April 9, 1999, with no pollution occurring. TCMS and CCG were in attendance.

On April 4, 2000, the Crown presented a claim to the Administrator, amounting to $10,350.57 to recover the CCG's stated costs and expenses in the incident. On May 2, 2000, the Administrator wrote to the owners concerned, N.M. Paterson and Sons Ltd., suggesting that they settle the claim directly with the Crown. A reply was received from Paterson's, dated May 4, 2000, in essence advising:

- the shipowner did not request CCG assistance;
- the ship was aground amidships where there were no tanks containing oil;
- the hull was not breached in any area of the ship; and,
- that, according to TCMS, "damage was of little concern".

On this basis, Paterson's rejected responsibility for the claim.

The Crown replied to the points raised by Paterson in a letter to the Administrator dated June 6, 2000. The main points made by the Crown were:

- CCG actions were taken in anticipation of a discharge of oil, as provided by Section 677 *CSA*; and,
- the CCG does not require the shipowner's request to respond to an anticipated discharge of oil.

The Administrator investigated and assessed the claim and found the amount of $3,625.50 to be established. This amount plus interest of $431.02 was offered in full and final settlement and paid to the Crown on or after November 3, 2000.

The Administrator is pursuing the recovery of the money paid to the Crown.

3.20 Sam Won Ho (1999)

This vessel was originally a South Korean freezer fishing trawler and had been sold to new owners and berthed in Long Harbour, Newfoundland, where she was being converted to a barge.

On April 12, 1999, the vessel sank at its berth with resulting oil pollution. The CCG responded to the spill and incurred stated costs and expenses in the amount of $99,878.55, which amount was claimed from the SOPF on December 29, 1999. On March 2, 2000, the CCG advised that the claim had been revised to $96,856.92.

The claim was investigated by the Administrator to verify the established and non-established items. An all-inclusive offer of settlement was made in the amount of $80,000.00, which was accepted by the CCG. Payment was directed on March 3, 2000.

The Administrator is considering what reasonable options exist regarding cost recovery of the monies paid.

It should be noted that this vessel was involved in a previous pollution incident at Long Harbour in July 1997, which resulted in a claim to the SOPF, reported in the 1997-98 Annual Report under the name of *Sin Wan Ho*.

It appears that two individuals were associated with ownership of the craft, together with a limited company. All three parties have denied liability. On January 5, 2001, EC had laid charges against all three parties involving the release of oil pollution, connected with this incident, pursuant to Section 36(3) of the Federal *Fisheries Act*.

There was further pollution from this wreck on April 24, 2000, as reported at 3.40 following.

The Administrator is following the prosecution proceedings.

3.21 Sunny Blossom (1999)

This vessel is an 11,598 gross ton Bahamian flag double hull chemical tanker that was involved in at least four incidents, which came to the Administrator's attention. The vessel was engaged in the caustic soda trade, in and out of the Great Lakes.

On April 24, 1999, she grounded off Kingston, Ontario, in US waters. The USCG responded to the grounding. The CCG attended at the site. The *Sunny Blossom* was refloated, with no release of a pollutant.

The second incident, a grounding, is reported herein following at 3.25. The third incident was on July 26, 1999 when the vessel struck an arrester wire in Iroquois Lock, Ontario. The fourth incident happened on May 18, 2000, when the vessel grounded in the seaway system while transiting Lac Saint-François.

On April 20, 2000, the Crown presented a claim to the Administrator, amounting to $9,526.57, to recover the CCG's stated costs and expenses in the April 24, 1999, incident. The claim involves a ship aground in U.S. waters. The Administrator and counsel for the SOPF reviewed the circumstances of the claim. On September

27, 2000, counsel for the SOPF wrote to Crown counsel involved raising these issues:

1. *Does the Department consider that this incident is subject to the terms of the Great Lakes Water Quality Agreement and Joint [Canada-United States] Marine Pollution Contingency Plan?*

2. *If so, has the Department sought to recover the costs outlined in its claim from the responsible United States authorities? If so, does the Department intend to pursue its claim with such authorities?*

3. *If not, would you provide an explanation as to why the Department does not consider that this incident is subject to the provisions of both the Agreement and Plan.*

The Administrator awaits the Crown's position on the matter.

In the meantime, CCG has reported that they have submitted a claim to the USCG.

3.22 Mystery Oil Spill - Pasbébiac, Quebec (1999)

On May 11, 1999, the CCG was advised by the provincial environment department that there was oil on the water of the harbour. The spill was investigated by the Harbour Master and TCMS. No source for the spill could be verified and it was classified as a mystery spill. This was also confirmed by provincial officials.

Reports were made to the CCG of this fact and arrangements were made for a local contractor to clean up the spill. This work was completed during the morning of May 14, 1999.

The CCG submitted a claim in the amount of $2,398.86 to the SOPF, which was received on February 14, 2000. The claim was investigated and assessed.

On March 17, 2000, the Administrator wrote to the CCG requesting substantiation for certain charges. This information was provided. Other issues were raised by the SOPF, including the high cost of disposal of contaminated material. On November 2, 2000, the Administrator arranged payment of the revised claim in full, namely $2,366.73, plus the appropriate interest of $265.40, thereby enabling him to close his file on this incident.

3.23 Ariel (1999)

Diesel fuel was observed leaking from the Norwegian flag 44,985 gross ton ore/bulk/oil (OBO) *Ariel*, on June 14, 1999, when she was alongside the Come By Chance refinery jetty in Placentia Bay, Newfoundland. On examination, the shipside plating was found to be cracked. Booms were immediately deployed by the refinery, and the *Ariel* invoked its arrangement with the ECRC for the necessary clean-up. The ship's crew lowered the oil in the affected tank until below sea level, thereby stopping further outflow. It was estimated that two barrels of diesel oil had been lost overboard.

The CCG and TCMS sent officers to the site, each covering their respective mandates.

The Administrator notes that this incident is not currently being reported by CCG. He, therefore, concludes that there is unlikely to be a claim against the SOPF and has closed his file.

3.24 Rivers Inlet (1999)

This was a Canadian registered 24 gross ton wooden fishing vessel, built in 1926, which sank at her berth in Deep Bay, British Columbia, on June 16, 1999. It was stated that she was no longer engaged in fishing but in transporting wooden shake blocks for cutting. The owner was aware that the vessel had an ingress of water and had arranged for pumping. On sinking the *Rivers Inlet* released oils, of which an estimated 330 litres were aboard.

The local Harbour Master reported the sinking. The CCG responded. The sinking was in a Small Craft Harbour. It was reported that the vessel was interfering with operations in the harbour. There are clam and oyster harvesting areas in Deep Bay. On June 25, 1999, the owner signed an agreement authorizing the Crown to remove and dispose of the vessel, indemnifying for all costs, expenses and liabilities incurred by the Crown. On June 28, 1999, a CCG contractor raised the vessel. It was later broken-up and disposed-of.

On March 1, 2000, the owner stated he had no money to meet his obligations regarding the sinking. The Administrator received, on June 15, 2000, a claim from the Crown, amounting to $15,777.43 to recover the CCG's stated costs and expenses in this incident. The claim was investigated and assessed. The Administrator wrote to the Crown on December 12, 2000, offering to settle the claim for $10,819.91, plus the appropriate interest of $1,248.38, which amounts, in his view, to that portion of the claim relating to oil pollution response. On the same date, he arranged to transfer these latter sums to the Crown.

This case again raises the matters of oil pollution response, salvage and wreck removal, in the context of cost recovery by CCG. The Administrator advised the Crown of his willingness to discuss these issues.

The Administrator is evaluating his options to recover the monies paid-out.

3.25 Sunny Blossom (1999)

Following on from the previously reported grounding incident, this 11,598 gross ton Bahamian flag chemical tanker grounded again in the Great Lakes system on July 16, 1999, in Canadian waters in the St. Lawrence Seaway off Cornwall Island, Ontario. The CCG responded and stood by the vessel until it refloated.

On June 6, 2000, the CCG advised that their claim to recover their costs and expenses in the incident, made direct to the shipowners, had been paid.

The Administrator closed his file on the incident.

3.26 Mystery Oil Spill - Patrick's Cove, Newfoundland (1999)

Patrick's Cove is a small community on the east side of Placentia Bay. On August 10, 1999, people swimming in the cove found themselves covered with spots of oil. The incident was reported. It also transpired that oil had been seen coming ashore two days previously. The CCG responded and found oil in scattered locations along the beaches from St. Bride's to Gooseberry Cove, a distance of some 10 nautical miles. An overflight on August 11, 1999, revealed no visual signs of pollution in the area. CCG personnel responded to the clean-up required and the media reported some 100 kilograms of oiled debris were recovered from the beaches. Oiled birds and oiled chicks were observed in the area.

The CCG continued to monitor the shoreline and requested that further overflights be made.

3.27 Mystery Oil Spill - Cumberland, Ontario (1999)

A local resident of Cumberland, a village situated on the Ottawa River some 20 kilometres east of Ottawa, reported sighting an oil spill in a creek early in the morning on September 2, 1999. Two officers from the CCG base at Prescott, Ontario, responded the following day and cleaned up an estimated half litre of an old oily mixture. TCMS arrived that same day, September 3, 1999, to investigate. It proved impossible to ascertain from where the oil originated and it was termed a mystery spill.

3.28 Holland Marina (1999)

This marina is situated in Newmarket, Ontario, in the cottage lake area north of Toronto. On October 6, 1999, a fire was reported in the marina that resulted in the sinking of 12 to 15 small craft, causing some pollution. The CCG provided the initial response to the incident. The marina was declared a crime scene by the local police.

On October 8, 1999, the marina owner prepared a three-day plan to secure the site that, with minor modification, was approved by the CCG and Environment Canada. It was estimated that some 3,300 litres of gasoline had been released. Clean-up efforts, undertaken by a contractor, began on October 9, 1999.

The CCG monitored the operation and stated that the marina's insurance company will accept their costs and expenses in this incident.

The CCG reports that on October 5, 2000, a claim was submitted directly to the marina's insurance representative in the amount of $15,653.27, and the claim was paid in full on January 17, 2001. The Administrator closed his file.

3.29 Reed Point Marina (1999)

This marina is situated near Port Moody, British Columbia, at the eastern end of Vancouver Harbour. It has many floating mooring piers, some of which are covered. Early morning on October 16, 1999, a fire broke out in one of the covered structures (boathouse) at the facility and spread to some of the boats. The local fire department and a Vancouver Port harbour craft responded and the fire was eventually extinguished. Three marine craft were reported sunk and four others damaged; four boathouses had collapsed.

Insurance companies covering two of the vessels accepted responsibility, without prejudice, for the clean-up and salvage of the sunken vessels. The work commenced on October 17, 1999. Following legal advice, the insurers stopped the work on October 19, 1999. The CCG then contracted with the local RO to continue the task. The RO completed the final "mop-up" of the boomed area on October 25, 1999. Environment Canada coordinated the disposal of approximately 80 bags of recovered contaminants.

The Crown presented a claim to the Administrator dated September 11, 2000, amounting to $39,366.81, to recover the stated CCG costs and expenses incurred in responding to this incident.

The Administrator employed counsel to act on SOPF's behalf. This counsel, on October 12, 2000, sent letters to three of the vessel owners involved, notifying them of the Administrator's intention to recover any payments made in settlement of claims against the SOPF, and advising them to preserve their insurance cover. Information was requested by the Administrator from the Crown in the investigation and assessment of the claim.

On March 30, 2001, the Administrator found $36,247.58 of the Crown's claim to be established, and arranged transfer of this sum, plus interest of $4,188.57.

The Administrator is considering the options for recovery of the amounts paid-out, pursuant to *CSA* 711(3)(c).

3.30 Kopu (1999)

This is a 1,531 gross ton fishing vessel, registered in Estonia and owned by an Icelandic company. TCMS reports that, on June 5, 2000, the *Kopu* was fined $6,500.00 for discharging oil, which occurred in Argentia, Placentia Bay, Newfoundland on October 19, 1999. Previous reports indicate that the incident took place during refueling from a tanker truck.

3.31 Radium Yellowknife (1999)

This 235 gross ton Canadian tug departed Hay River, Northwest Territories, in September, 1999, with a tow of nine barges in three stacks of three. The destination was Thunder Bay, Ontario. The convoy put into Iqaluit, Nunavut, to make repairs. By late October, freeze-up in Iqaluit was imminent. On October 28, 1999, a TCMS Pollution Prevention Officer ordered the convoy to winter at Iqaluit. The tug and barges were beached. During the first week of November, fuel and contaminated bilge water was pumped from the tug and barges to holding facilities on shore to reduce the risk of pollution. The CCG assisted in the operation.

3.32 Alcor (1999)

Following a reported steering gear problem this inbound 16,136 gross ton Maltese flag bulk carrier on November 9, 1999, ran out of the channel going hard aground in the St. Lawrence River. The grounding position was off the northern tip of Île d'Orleans, some 48 kilometres northeast of Quebec City. The ship was loaded with clinker, a cement mixing agent. The double bottom tanks contained an estimated 130 tonnes of residual bunker oil. Other oils were in engine room tanks. TCMS and the CCG attended the site together with the RO, the latter organization contracted by the ship. It was stated that approximately 3,000 Canada geese were in the area.

Attempts were made to refloat the ship that same day and again the next day, November 10, 1999. Both attempts were unsuccessful. On November 10, cracks were noted in the ship's hull and by the next day there was a large crack around the hull, in the vicinity of amidships; some of the cargo escaped into the river. The RO had boomed the ship but there was no pollution.

The Crown sent the owners a Letter of Intention, pursuant to the *CSA* and the *Navigable Waters Protection Act*. On November 13, 1999, the owner responded by preparing submissions for bids to salvage the *Alcor*. On November 22, 1999, the contract to refloat the ship was awarded to a local salvage company. This company carried out temporary repairs to the ship and offloaded some of the cargo into another ship to facilitate the refloating. The refloating successfully took place on December 5, 1999, and the *Alcor* was towed to a safe berth in Quebec City.

The Administrator, on December 20, 1999, commenced an action *in rem* against the ship. On December 27, 1999, the Maltese authorities confirmed that the ship was still registered in the name of the owners at the time of grounding, New Wind Shipping Company Limited of Malta.

On January 13, 2000, Crown counsel advised shipowner's counsel that the Crown sought to recover costs and expenses as follows:

CCG and EC	-	$40,312.98
TCMS	-	$91,317.06

The Crown's claim remained unpaid and, in the meantime, the ship was transferred to a Canadian company. The Administrator instructed counsel to refrain from serving the Statement of Claim on the ship to facilitate possible settlement between the parties.

When, in April 2001, the Administrator was advised that the ship had been sold again, equipment was being removed and the ship was to be taken to Sorel for demolition, he instructed counsel to have the ship arrested.

Counsel for shipowners and their insurers reached a settlement with the Crown and provided an undertaking to pay by June 15, 2001, conditional on the ship being released from arrest. The Crown undertook not to pursue a claim against the SOPF, in event of default of payment by the shipowners and their insurers. The ship was released from arrest and the Administrator's action *in rem* was discontinued. The Administrator closed his file.

3.33 Mystery Oil Spill - Quebec City and Sorel (Amarantos) (1999)

On July 10, 2000, the Administrator received a claim from counsel acting for the ship *Amarantos* amounting to $23,653.68 for two incidents of oil spill clean-up response. The *Amarantos* is a 36,650 gross ton bulk carrier registered in the port of Valetta, Malta.

The claim stated that, on November 10, 1999, the vessel moored ahead of the MV *Amarantos* reported that they could see traces of oil in the water in the vicinity of the *Amarantos* at Section 52, Quebec City. TCMS placed a temporary detention order on the *Amarantos*, pending inspection. The master of the ship contracted for the response to the oil spill. It proved impractical to attempt recovery of the estimated 200 metre long patch of oil alongside the ship, which patch had floated downstream with the current. SIMEC attended and booms were deployed.

The detention order was lifted on November 11, 1999, and the *Amarantos* moved upriver to Sorel. On November 20, 1999, an EC official reported that there had been an escape of oil from the ship at section 21. The ship was the *Amarantos*. Again, the captain requested contractors to provide the necessary response.

In forwarding the claim for the two incidents, counsel for the ship stated that the *Amarantos* was not the source of the spills and requested reimbursement to the owners for the costs and expenses incurred.

The Administrator continues his investigation of the two incidents, and the resulting claim.

3.34 Kaye E. Barker (1999)

While refueling during the morning of December 17, 1999, at a refinery dock in Corunna, Ontario, there was a spill of approximately 900 litres of bunker C from the 11,948 gross ton US registered ship *Kaye E. Barker*. The oil overflowed from a vent and some went into the water.

The ship employed the local RO for the necessary clean-up. The CCG were in attendance. The on-water clean-up was completed that same day.

There remained limited shoreline pollution that was cleaned-up later.

As the incident was not reported in the March 31, 2001, CCG Claim Status Report, the Administrator concludes that the likelihood of a claim being made against the SOPF for this incident is remote, and has closed his file.

3.35 Tachek (2000)

This vessel is a 789 gross ton Canadian ferry owned by the BC Ferry Corporation and was engaged on a relief voyage between the Swartz Bay terminal on Vancouver Island, British Columbia and the Outer Gulf Islands. On February 20, 2000, while disembarking a loaded gasoline tank truck at Sturdies Bay, Galiano Island, a rupture was caused to the tank and approximately 5,000 litres of gasoline spilled. Because the ferry was on a designated dangerous goods voyage, there was no other general vehicular or passenger ferry traffic on board. Most of the spilt gasoline was retained on the deck of the ferry, but an unknown quantity escaped.

Precautionary measures were taken to reduce the risk of ignition in and around the ferry. The CCG was involved and TCMS conducted an investigation into the circumstances of the accident.

The Administrator believes it unlikely that a claim will result to the SOPF as a result of this occurrence, and has closed his file.

3.36 Miles Sea (2000)

Overnight on March 18/19, 2000, the 15 metre licensed Great Lakes fish tug *Miles Sea* sank at her berth in Lions Head Harbour. Lions Head Harbour is situated on the eastern shore of the Bruce Peninsula, Georgian Bay, Ontario.

The sinking is the subject of an Ontario Provincial Police investigation. The owner stated that the fishing vessel had no insurance cover. There was some pollution, which was responded to by the CCG. The vessel was salvaged.

3.37 Bovec (2000)

On March 21, 2000, in what was described as extreme wind conditions, this 20,433 gross ton St. Vincent registered bulk carrier dragged her anchor and was driven ashore in Prince Rupert harbour, British Columbia. The vessel was light ship at the time, but had onboard 293 tonnes of bunker fuel, and 27 tonnes of diesel. The owners, the RO, TCMS, the CCG and other agencies responded.

The CCG obtained an LOU in the amount of $125,000.00 from the P&I Club. The *Bovec* was refloated on April 5, 2000, and taken under tow to a berth in Prince Rupert harbour for an initial survey, during which extensive damage was found. The complete operation was undertaken with no release of pollution. Later, the *Bovec* was towed to Vancouver for further survey and a decision as to the 26-year-old bulk carrier's future.

The Administrator's surveyor attended the ship aground and afloat in Prince Rupert. The December 31, 2000, CCG Claims Status Report notes that two claims were submitted to the shipowner by the Crown on behalf of the CCG in respect to this incident. One claim was for $62,778.53, and the other for $4,094.04. CCG reports that both claims were paid in full by the shipowner. The Administrator closed his file.

3.38 Le Sheng (2000)

The *Le Sheng* is a People's Republic of China 22,271 gross ton registered multi-purpose cargo ship. A Canadian military patrol aircraft overflew the ship on April 15, 2000, and observed an oily sheen 15 nautical miles long by some 20/35 metres wide trailing astern. It is reported that Canadian officials believe that about 100 litres of oily bilge liquid would have been discharged. At the time the ship was about 350 nautical miles southeast of Newfoundland and outside the Canadian 200 mile zone (EEZ).

The *Le Sheng* was en route to Norfolk, Virginia, USA and, the TCMS requested the USCG to board the ship on arrival in the hope of obtaining other evidence of the oil discharge. The USCG boarded the ship on

arrival but were unable to find any supporting evidence. Nevertheless, during May, 2000, details of the alleged discharge were passed to the flag state for their consideration of action.

3.39 Ronald H Brown (2000)

A TSB Occurrence Report listed this 3,180 gross ton US flag oceanographic survey vessel as striking Hewitt Rock, Hiekish Narrows, in one of British Columbia's northern inside coastal passages, on April 23, 2000. Damage was reported as considerable and that a port side fuel tank was ruptured. The hole in the tank was, reportedly, plugged and the remaining fuel transferred. The vessel was able to proceed under her own power, escorted by a CCG cutter. It was stated that there was minimal pollution.

3.40 Sam Won Ho (2000)

Referring to an incident listed above at 3.20, a further escape of oil from this wreck, requiring the response of the CCG, took place on April 24, 2000. The CCG responded and, on December 6, 2000, the Crown presented a claim to the Administrator in order to recover their costs and expenses, stated to be $45,809.19. This was the second claim involving this wreck presented to the SOPF by CCG. In accordance with his responsibilities, the Administrator investigated and assessed the claim.

The Administrator had concerns, mainly, on the questions of equipment charge-out rates and administrative charges. On this basis, he wrote to Crown counsel on February 8, 2001, finding $36,084.47 established and, at the same time, arranging to pay this amount, plus the appropriate interest of $2,343.53 noting that the CCG administrative charges were not established, and asking if CCG can justify this claimed cost. Subsequently, in February, 2001, the Administrator agreed to meet with CCG officials to review how CCG arrives at administrative costs in schedule 13 of CCG claims. The Administrator looks forward to this discussion taking place as soon as possible.

On a separate but related issue, on July 14, 2000, the Administrator received a letter from the Mayor of the Town of Long Harbour and Mount Arlington Heights, the municipality covering the wharf at Long Harbour, the site of the wreck of the *Sam Won Ho*. The Mayor's letter explained the difficulties the town and townspeople faced due to the wreck. In essence, the Mayor requested the Administrator to examine if SOPF funds could be made available to remove the wreck. A similar letter was received by the Administrator on July 18, 2000, from the Long Harbour Development Corporation, based in Long Harbour, and a third letter was received on the same date from the Harbour Authority of Mount Arlington Heights. The Administrator reviewed the history of the wreck and legislation applicable to the issue. On August 16, 2000, the Administrator wrote to the Mayor, with copies to the other two authorities stating - in summary:

- *CSA* Section 678 gives the Minister power to remove or destroy a ship where there is a pollution threat. If a claim were made on the SOPF for such actions, the Administrator would consider whether or not the measures taken and the costs and expenses are reasonable.

- Wreck removal is governed by two Federal Acts, namely the *Navigable Waters Protection Act* and the *Fishing and Recreational Harbours Act*. Wreck removal and/or salvage are not concerns of the SOPF. The powers given in these two Acts may not be dependent on the questions of whether or not there is a pollution threat, and what are the measures necessary to counter it.

3.41 Mystery Oil Spill - Port Cartier, Quebec (2000)

The CCG issued a Sitrep advising that oil pollution was found in the water between the Greek flag 81,120 gross ton bulk carrier *Anangel Splendour*, and the quay, alongside at Port Cartier, Quebec, on May 12, 2000, and extending some 200 metres ahead. There were two other vessel movements within the harbour over a similar period as the discovery of the oil spill.

Port Cartier is a private harbour of the Compagne Minière Québec Cartier (CMQC). The port authorities took charge of the clean up, in the presence of the CCG. The TCMS took oil samples. The oil resembled fuel oil and the quantity spilled was estimated at approximately 900 litres.

CMQC obtained a LOU from counsel for the *Anangel Splendour* to cover the costs and expenses of the clean up. It was stated that TCMS also required a LOU from the ship to cover any possible fine. The *Anangel Splendour* denied that she was the origin of the oil and sailed on May 15, 2000.

On January 31, 2001, the Administrator received a claim from the Crown on behalf of the CCG to recover their costs and expenses, stated to amount to $4,076.08. The claim is being investigated and assessed.

Meanwhile the Administrator's investigation into the origin of the oil continues.

3.42 Algowood (2000)

This is a 22,558 gross ton Canadian Great Lakes self-unloading vessel. She was alongside at Bruce Mines, Ontario, on June 2, 2000, loading aggregate stone when the hull structurally failed. The vessel sank at the dock. Bruce Mines is situated on the North Channel, Lake Huron, to the south east of Sault Ste. Marie.

Precautions were taken to prevent and contain any release of oil but there was no release. The *Algowood* was refloated July 10, 2000, and towed away for permanent repairs. The CCG was in attendance during the vessel's stay in Bruce Mines and, it is stated, agreed with the owners on payment of the CCG costs and expenses incurred.

It appears that there will be no claim on the SOPF. The Administrator closed his file.

3.43 Tahkuna (2000)

There was a diesel oil spill from this 846 gross ton Estonian flag fishing vessel during refueling from a road tanker while the vessel was alongside at Harbour Grace, Newfoundland, on June 7, 2000. Weather was poor at the time with steady rain and wind gusting to 30 knots. The ship's agent contracted with the Eastern Canada Response Corporation (ECRC) and the ECRC responded with labour and materials. The CCG was in attendance. After sounding the tanks involved, both on the vessel and the road tanker, it was concluded that about 1000 litres had been spilled.

3.44 Taurus (2000)

The CCG advised that this 1,020 gross ton Estonian fishing vessel had been involved in an oil spill when alongside at Argentia, Newfoundland. The incident took place during the morning of June 8, 2000, when refueling from a road tanker. The vessel did not have an arrangement for clean up with a response organization. The ship's agent signed a letter for the CCG to respond.

The CCG provided labour and materials and cleaned-up the spill, which quantity was stated to be about 200 litres.

TCMS advise that on April 6, 2001, fines were imposed in a Newfoundland Court: For the spill - $[illegible].00 and, for not having an arrangement with a response organization - $3,000.00.

3.45 Mystery Oil Spill - Vancouver Harbour, British Columbia (2000)

On September 12, 2000, the Vancouver Port Authority (VPA) wrote to the CCG requesting assistance in order to present a claim for oil pollution clean up to the SOPF. Accordingly, on November 20, 2000, the SOPF received the CCG's letter passing on the VPA's letter. On November 24 and 30, 2000, and January 17, 2001, the Administrator wrote to the VPA requesting the submission of a formal claim, and providing a list of typical information necessary to consider such a claim.

The claim on the SOPF from VPA was received by the Administrator on January 23, 2001, and amounted to $20,375.89. The claim covered the clean up of oil found on the water at Seaboard Terminal, North Vancouver, British Columbia, on June 20, 2000. It was termed a mystery spill.

The Administrator in investigating and assessing this claim, requested information from VPA on February 13, 2001, to which the VPA responded on March 12, 2001. On March 30, 2001, the Administrator requested additional information and documentation. The investigation and assessment continues.

3.46 Mystery Oil Spill – Dingwall, Nova Scotia (2000)

Dingwall is a small harbour situated on the eastern shore of the northernmost peninsula of Cape Breton Island, Nova Scotia. The manager of a local cooperative fishing plant telephoned the SOPF on June 27, 2000, advising that there had been oil pollution in Dingwall Harbour on June 24, 2000, and that lobsters in cages in the harbour had been contaminated. The lobsters were removed from Dingwall and put into cages in the nearby harbour of Neil's Harbour. The manager complained that there was often oil spills in Dingwall Harbour. The manager stated he intended to make a claim for contamination of the lobsters against the SOPF. Calculating the, then, market price of the lobsters any such claim would have been in the order of $12,000.00.

The Administrator investigated the circumstances of the alleged incident. A TCMS surveyor investigating the report of pollution on June 24, 2000, in Dingwall, arrived there on June 26, 2000, but was unable to find any evidence of pollution. However witnesses indicated that there had been diesel oil pollution on June 24, 2000. The surveyor indicated that a shore oil tank might have been the origin. *CSA* Section 710(5) provides that the SOPF is not liable for claims where the occurrence was not caused by a ship.

On June 29, 2000, the Administrator wrote to the District Supervisor of the Canadian Food Inspection Agency, explaining the circumstances of the fishing cooperative complaint and requesting the results of any inspection of the alleged contaminated lobster. The manager of the cooperative was kept advised of the SOPF's action in the matter.

In reply to his letter of June 29, 2000, the Canadian Food Inspection Agency confirmed to the Administrator that they had sampled the alleged contaminated lobster in question and no trace of oil pollution or tainting could be found.

On August 3, 2000, the Administrator also wrote to the local office of EC, requesting their report on their walk-around survey of the harbour and their planned on-site

investigation to determine a possible land-based source. The Administrator awaits receipt of this information.

No claim was received from the fishery cooperative. The Administrator closed his file on the claim aspect of this incident.

3.47 Radium 604 (2000)

This incident refers to the same tug and barge train (*Radium Yellowknife* and tow) referred to in incident number 3.31 above.

As indicated in 3.31 above, it was reported that the tug and barge train were previously refused permission by TCMS to continue transit of the Arctic, because it was too late in the season. The barges were beached until more favorable conditions could be expected.

A CCG Sitrep of July 17, 2000 advised that on July 15, 2000, this 320 gross ton Canadian barge beached in Iqaluit, Nunavut, was found to be leaking diesel fuel.

It was reported that the barge leaked an estimated 10 litres of diesel from a crack in the underside of the hull. Then it was reported that the leak increased to approximately 100 litres per hour, onto the beach. The leak was temporarily plugged. The CCG contracted to have the remaining 46,000 litres of diesel in the *Radium 604* transferred to secondary storage.

The CCG emergency response officers (ER) were expected on site on July 17, 2000, to assume the role of Federal monitoring officer. The Iqaluit beach master was on scene for CCG until ER personnel arrived on site.

The owner of the barge is stated to have accepted responsibility for the spill and sent representatives to the site.

3.48 Skaubryn (2000)

The SOPF received a report that there was an oil spill at Seaboard Terminal, North Vancouver, British Columbia, the spill being found late evening August 3, 2000. Two ships were berthed at the terminal, the *Skaugran* and the *Skaubryn*.

Early on August 4, 2000, the VPA responded to the spill and tasked local contractors for clean up. Later that forenoon the VPA determined the spill was sufficiently large to transfer overall responsibility for the clean-up to the CCG. TCMS, CCG and EC investigated the circumstances of the origin of the spill. Samples from the spill and ships in the vicinity were taken.

The CCG reports that it intends to present its claim to the owner of the *Skaubryn*.

Vancouver Harbour Incidents

Following the oil found off the Seaboard Terminal, North Vancouver, August 3, 2000, the VPA presented a claim to the SOPF for its response. A number of vessels in the harbour also reported oil contamination. The cause of these incidents and their connection, if any, with the Seaboard Terminal incident, is under investigation by the Administrator. These incidents are reported as 3.49 to 3.56 inclusive, following.

3.49 Vancouver Port Authority (2000)

The VPA submitted a claim to the SOPF for its response to the above incident on August 4, 2000, which was received on March 14, 2001, amounting to $13,007.72. The Administrator awaits further information from the VPA to enable him to continue his assessment of the claim.

3.50 17' speedboat (2000)

An individual submitted a claim to the CCG, on August 29, 2000, amounting to $500.00, for cleaning his boat of oil. The claim was passed to the Administrator and received on November 21, 2000. The Administrator wrote to the individual on November 24, 2000, requesting confirmation that he wished to make a claim against the SOPF. The individual replied on December 4, 2000, in effect, confirming his claim against the SOPF. The Administrator commenced his investigation and assessment of the claim. On March 30, 2001, the Administrator wrote to the owner requesting substantiation for the individual amounts making up the claim.

3.51 Leedon (2000)

This is a private, small, motor yacht. The yacht was moored in a marina on the south side of Vancouver Harbour, in a downtown location when, on August 9, 2000, the owner contacted the CCG with respect to the craft having been found to be oiled. The exact time and date of the oiling was not stated. On October 8, 2000, the owner submitted a claim to the CCG for $298.65, which claim covered hauling-out, power washing and repainting the affected part of the hull. The claim was passed to the Administrator by CCG and received by him on November 21, 2000. The Administrator wrote to the owner on November 24, 2000. He provided the owner with information to assist with the presentation of a formal claim to the SOPF. The owner submitted a formal claim to the SOPF with supporting documentation and information. It was received on January 11, 2001.

The Administrator investigated and assessed the claim. Shortly after the fiscal year end the Administrator paid the claim in full, together with interest of $16.01.

The Administrator closed this claim file.

3.52 Burrard Clean #17 (2000)

This is a 447 gross ton Canadian registered barge owned and used by the local response organization Western Canada Marine Response Organization (WCMRC). On August 15, 2000, the owner submitted an invoice to the CCG for $2,542.35 to recover their stated costs due to the oiling of the off-duty, moored, barge in Vancouver Harbour. The CCG passed the invoice to the Administrator, which was received by him on November 21, 2000. The Administrator sent an acknowledgement to the WCMRC on November 24, 2000, and information to assist in submitting a claim to the SOPF was sent by him on November 30, 2000. The claim was received from the WCMRC on December 27, 2000, and duly investigated and assessed. Further information was obtained from WCMRC and third party sources respecting aspects of the claim. The Administrator found a number of individual items were not established within the meaning of the *CSA* and, on February 27, 2001, he offered $1,333.93, plus the appropriate interest, in settlement. WCMRC disputed some of the Administrator's assessments, but on March 20, 2001 they accepted the offer and provided a duly signed release and subrogation document. On March 22, 2001, the Administrator arranged to pay the amount of $1,333.93, plus $70.27 interest, in full and final settlement.

The Administrator notes that in this case the claim under *CSA* Section 710 was made by WCMRC *qua* shipowner and not as a response organization (RO) under the *CSA*. Generally, an RO as defined in the *CSA* has no direct claim against the SOPF under Section 710 but it can assert a claim for unsatisfied costs and expenses after exhausting its right of recovery against the shipowner, pursuant to Section 709.

The Administrator closed this claim file.

3.53 Island Provider (2000)

Another claim involving oil pollution in Vancouver Harbour was made by the owner of this 35 gross ton Canadian wooden fishing vessel. The owner stated that the vessel was delivering salmon to a company located in downtown Vancouver when, during the early hours of August 5, 2000, the hull, mooring ropes and floats became coated with oil. The owner presented a claim to the CCG for the amount of $4,415.89, on October 6, 2000, to recover its stated, costs and expenses in the incident. In turn this was passed to the Administrator on November 21, 2000. The Administrator acknowledged the correspondence on November 24, 2000 and provided information to the owner on November 30, 2000, to assist in making a claim on the SOPF. Telephone discussions with the owners followed. The Administrator investigated the circumstances of the claim and the alleged oiling. To date no claim on the SOPF has been received from the owner.

3.54 Silver Bullit (2000)

This vessel is a family owned and operated 7 metre aluminum workboat engaged in boom repair, water taxi engagements and other tasks. The boat was working by the B.C. Sugar Company dock on the south side of Vancouver Harbour on August 4 and 5, 2000, when the hull and engine cooling system were stated to have become oil contaminated. The owner wrote the CCG on August 10, 2000, indicating a wish "to register a claim for damages against the deep-sea vessels" causing the oil contamination, at that time estimated at $8,500.00. This correspondence was passed by the CCG to the Administrator on November 21, 2000. The Administrator acknowledged receiving the correspondence on November 24, 2000. The Administrator wrote again on November 30, 2000, asking the owner for written confirmation that he wished to make a claim on the SOPF and, at the same time, providing information as to how to make such a claim. The owner telephoned the Administrator on December 6, 2000, indicating that he intended to make a claim.

A follow-up telephone call was made by the SOPF to the owner on February 7, 2001, but, to date, no claim and supporting documentation has been received by the Administrator.

3.55 Georgie Girl (2000)

The *Georgie Girl* is a 8 metre fiberglass pleasure motor yacht and was moored at a marina on the south side of Vancouver Harbour, when the hull and fenders became oil coated at a date and time, which is not exactly identified. The owner contacted CCG on August 9, 2000, regarding the incident. The owner filed a claim with the CCG on September 18, 2000, amounting to $217.86 to cover the cleaning and replacement costs involved. The correspondence was passed to the Administrator by the CCG on November 21, 2000. The Administrator acknowledged the correspondence from the owner on November 24, 2000. Information as to how to file a claim against the SOPF was sent to the owner on November 30, 2000. The owner submitted a claim to the Administrator in the amount of $217.86, which was received on January 9, 2001. At the fiscal year's end the Administrator made arrangements to pay the claim in full, together with $12.20 interest, thus closing this claim file. A release and subrogation agreement in favour of the Administrator was executed and delivered by the owner on April 10, 2001.

3.56 Prosperity (2000)

This is a 96 gross ton Canadian registered aluminum fishing vessel. On September 13, 2000, the Administrator received a claim, amounting to $54,794.29, from the owner, stated to be the costs

incurred by the vessel in dealing with the oil pollution encountered during the morning of August 4, 2000. At the time of the incident the vessel was at a dock in downtown Vancouver unloading sardines, when the hull became oil contaminated. The owner cautioned that further costs could be incurred in removing the oil impregnated into the aluminum hull, which oil could not initially be removed by normal cleaning.

The Administrator investigated and assessed the claim, in the process of which he employed local counsel. The claim raised a number of concerns with the Administrator including the charges stated to have been incurred by the shipyard, fishing time lost, crew wages, fuel costs, owners charges and other, lesser, items. Another issue was the question of the owner's legal fees. The legal expenses claimed were rejected.

Following a number of negotiations with the owner on the contentious items, on February 14, 2001, SOPF counsel confirmed to the owner a full and final settlement offer by the Administrator of $27,172.88, plus $1,239.34 interest. On February 22, 2001, SOPF counsel advised that the owner had signed the release and subrogation document. On the same day, February 22, 2001, a cheque in the amount of $26,924.22 was passed to the owner. On receiving the necessary evidence of payment to the crew, the final cheque of $1,488.00 was made available to owner after the end of the fiscal year. This payment completed the settlement of this particular claim and the Administrator closed his file on the claim aspect.

The shipowner had provided a sample of the oil that damaged the vessel. The Administrator sent the sample for analysis and comparison with samples taken from the spill at Seaboard Terminal reported at 3.48 above. The Administrator continues his investigation into the origin of the oil, for the purpose of possible recovery action.

3.57 Texada (2000)

The first time the Administrator was aware of this incident was on August 5, 2000, when he received a fax from counsel on behalf of a West Coast salvage company, which had been engaged to assist with the salvage (and pollution response) of the vessel called the *Texada*. The *Texada* is a 100 gross ton Canadian registered wooden fishing vessel, built in Nova Scotia in 1930. The vessel had gone heavily aground in Dolomite Narrows (locally known as Burnaby Narrows), a dangerous passage, near the southern end of the Queen Charlotte Islands, British Columbia. This grounding occurred early morning on August 4, 2000. As well as the salvors, the grounding was responded to by the CCG and Parks Canada. The area is near Gwaii Hacenas National Park Reserve – Haida Heritage Site.

By August 7, 2000, the fuel had been removed from the tanks of the vessel but other residual oils remained on board. On August 8, 2000, the *Texada* was successfully refloated and then beached nearby to effect temporary repairs. During this operation an unknown quantity of oil escaped from the vessel and the slick extended out into the inlet. It was necessary to carry out a shoreline clean-up.

On August 18, 2000, the Administrator received a copy of a letter from the salvor's counsel advising that: i) the salvor's would not present any claim to the Government of Canada for their services; ii) the owner would bear full cost of the incident from the date of the grounding; and, iii) requesting the CCG costs to date.

The CCG stated their costs would not exceed $20,000.

The Administrator employed a surveyor to assess the circumstances and condition of the vessel. The surveyor attended on site on August 19, 2000, and conducted his survey, advising on pollution aspects, condition of the vessel, proposed towing operation and suitability.

On August 28, 2000, it was reported that the *Texada* had been delivered to Mitchell Island, Fraser River, British Columbia. A CCG Claims Status Report noted that the CCG costs and expenses, amounting to $11,235.41 had been presented to the shipowner on November 9, 2000, and it had been paid in full on November 22, 2000. The Administrator closed his file.

3.58 Algoeast (2000)

The TSB reported that this vessel struck bottom in the Amherstburg Channel, off the town of Amherstburg, Ontario, on August 10, 2000, suffering considerable bottom damage and holing the forepeak, but causing no pollution. The vessel is a 7,886 gross ton Canadian registered double-hulled tanker and was upbound carrying a cargo of bunker "C" from Nanticoke, Ontario, to Sarnia, Ontario. The *Algoeast* proceeded on to a designated anchorage area, where she stopped for a full inspection. It was reported that river levels were normal at the time. The vessel was later allowed to proceed. Temporary repairs were then undertaken.

The CCG advise that they had no billable expenses in this incident. The Administrator closed his file.

3.59 Old Timer (2000)

The CCG received a telephone call during the morning of August 20, 2000, advising that a pleasure craft was sinking at Armdale Yacht Club, Northwest Arm, Halifax Harbour, Nova Scotia, and releasing oil and gasoline. The CCG responded and found the *Old Timer*, a small fiberglass cabin cruiser, sunk with the gunwales below water. The CCG was advised that the owner of the craft was out of the country and they, then, assumed the response role. Booms and absorbents were deployed

to contain and recover the oils being released. Later, the same day, contractors removed the *Old Timer* from the water and placed her in a cradle ashore at the yacht club.

The total costs and expenses incurred by the CCG in this incident were stated to be $11,154.93. CCG presented cost recovery documentation to the owner on January 2, 2001. The CCG Claim Status Report of March 31, 2001, notes that a settlement was reached on the claim. Payment was made by the owner on March 1, 2001. The Administrator closed his file.

3.60 Avataq (2000)

A CCG Sitrep advised that overnight August 24/25, 2000, the 29 gross ton Canadian fiberglass fishing vessel unofficially named *Avataq* (ex *Judith Rose III*) had taken on water 10 miles off Arviat in Hudson Bay and had sunk, with the loss of four lives. On sinking, the vessel released debris and some oil pollution. It was stated that a review of local aircraft indicated that none were suitable for tracking the debris field. The diesel oil was judged non-recoverable and dispersed quickly. In this latter context the CCG noted that there was a critical loss of time, six days, before CCG ER was aware that oil pollution was involved. It appears that the initial SAR reports did not indicate any "pollution".

The Administrator has closed his file.

3.61 Atlantic Hawk (2000)

A CCG Maritimes Region incident report advised that, on August 30, 2000, this 2,955 gross ton Canadian registered offshore supply vessel had experienced an oil spill when alongside an oil dock in Halifax Harbour, Nova Scotia. It was estimated that 45 - 70 litres of diesel oil was spilled but that the majority was contained on the deck and only 5 - 10 litres went into the water. The oil on deck was cleaned-up and the resultant light oil sheen on the water was deliberately broken up utilizing small craft, with no further action being required. It was stated that the spill was caused by heat expansion of the fuel in a tank aboard the vessel, releasing through an overflow pipe.

TCMS advise that on July 18, 2000, the ship was fined $5,000.00 in a Nova Scotia court for oil pollution.

The Administrator has closed his file.

3.62 Keta V (2000)

Keta V was a 236 gross ton Canadian registered tug used in support of dredging operations. Overnight October 3/4, 2000, the *Keta V* when on passage grounded on rocks in Liverpool Harbour, Nova Scotia. The tug refloated and went to anchor, where she sank. All seven crewmembers abandoned into a life raft and were rescued. It was stated that there was approximately 27,000 litres of diesel fuel aboard. There is a large salmon fish farm about one-half mile from the wreck position. The CCG and EC, among others, were dispatched to the scene. During October 4, 2000, divers were employed to plug the fuel tank vents and a containment boom was deployed. The nearby fish farm was boomed. Efforts were made to recover oil from the wreck. Weather conditions remained adverse and the wreck received more damage as it pounded the bottom. The CCG ordered the owners to remove the wreck. On October 23-24, 2000, salvors attempted to raise the wreck using a crane and lift bags, but were unsuccessful. After additional preparations, the contractor could not raise the vessel on November 11, 2000. By this time, the wreck was so badly damaged that there were not enough watertight compartments to assist provision of positive buoyancy. Severe adverse weather continued, and it was necessary to revise the original plan to raise the *Keta V*. On January 15, 2001, to a new, agreed, plan contractors commenced removing all components, which may be contaminated with oil. This removal task was completed on January 19, 2001, and, approved by the authorities. Further work ceased. It was intended that an underwater survey of the remains of the wreck would be made in the Spring of 2001 to ensure no other threat of pollution existed.

The March 31, 2000, CCG Claims Status Report noted that the claim to recover the CCG costs and expenses amounted to $34,117.13, and that the claim was to be submitted to the shipowner.

3.63 Sandviken (2000)

On October 10, 2000, a Canadian military aircraft on routine maritime patrol overflew the 23,271 gross ton Bahamian flag, Norwegian owned, bulk carrier *Sandviken* and observed the ship discharging oil. The ship was about 37 nautical miles off Yarmouth in the southwest coast of Nova Scotia. The oil slick trailing astern of the ship was judged to be about eight nautical miles in length and calculated to contain some 2,000 to 3,000 litres of oil. The *Sanviken* was en route from Saint John to Toronto with a cargo of steel.

TCMS surveyors boarded the ship in the St. Lawrence River and, with the additional evidence obtained, charges were laid in Nova Scotia provincial court in Halifax.

The shipowners stated the release of oil was accidental caused by a malfunction in the oily water separation unit, when pumping bilge water. The owners pleaded guilty and, on April 23, 2001, were fined $40,000.00.

The Administrator closed his file.

3.64 Endurance (2000)

This incident was noted as appearing in the December 31, 2000, CCG Claim Status Report for potential cost recovery action. It is reported that this tanker was alleged to be the origin of an oil slick some five miles long by 70 metres

wide. The slick was detected by military patrol aircraft on November 28, 2000, about 50 miles off Cape Breton, Nova Scotia.

The *Endurance* is a 22,847 gross ton Singapore registered tanker and was reported to be en route to Come by Chance, Newfoundland, at the time. Later reports stated that on December 4, 2000, TCMS officials laid charges against the owner for unlawfully discharging pollutants. The owners were scheduled to make their first court appearance in Halifax, Nova Scotia in January, 2001.

Concern was expressed by EC officials that seabirds and other aquatic animals could be impacted by the spill. Inshore fishermen, close to the spill, expressed their worries about the effect such spills can have on their livelihood.

The March 31, 2001, CCG Claim Status Report states "no costs attributed to CCG response".

The Administrator closed his file.

After the end of the fiscal year it was reported that the vessel owner was fined $35,000.00 in Halifax provincial court after pleading guilty to a pollution charge under the *CSA*.

3.65 Eastern Power (2000)

A CCG Sitrep advised that on December 6, 2000, this 126,933 gross ton Panamanian flag tanker encountered severe weather in the Atlantic, en route from Egypt to Come by Chance, Newfoundland, and developed a leak to the sea from No. 1 starboard oil cargo tank. The tanker was carrying a cargo of Basrah crude oil. Oil was transferred from the damaged tank. The ship's situation was monitored by, among others, TCMS and the CCG. TCMS denied the tanker entry into Canadian waters until such time the ship could demonstrate that there would be no discharge of oil into the marine environment.

An overflight by Canadian aircraft on December 7, 2000, could detect no further leakage in the calm sea conditions, which then existed. At that time the *Eastern Power* was in the Atlantic making one – two knots some 35 miles outside the Canadian Exclusive Economic Zone (EEZ). A further overflight took place on December 8, 2000, and detected no sign of oil leakage, in the heavy sea conditions which existed. In the meantime Government agencies assessed the ship's condition and planned for her arrival. At the same time the owners reportedly arranged for divers to survey the ship in the Atlantic. The CCG Sitrep of December 11, 2000, noted that storm force winds were forecast for the ship on December 12, 2000. On December 11, 2000, the ship agreed to conditions set by TCMS and was given clearance to enter Canadian waters and proceed to the destination of Come by Chance. On December 12, 2000, the owners advised that the *Eastern Power* had suffered storm damage to forward deck fittings and were concerned with the ship's condition and the "sensitive" passage in Placentia Bay, Newfoundland.

The Administrator actively monitored the situation throughout and took steps to protect the interests of the SOPF.

On December 12, 2000, North Atlantic Refinery Ltd. advised Canadian authorities that the *Eastern Power* was now proceeding to the Caribbean.

The Administrator closed his file.

3.66 Irving Primrose/Severn (2000)

Late in the evening of December 17, 2000, Fundy MCTS notified the 18,023 gross ton Liberian flag tanker *Severn* that she was dragging anchor in the heavy wind conditions, which existed when anchored off the port of Saint John, New Brunswick. The tanker, in ballast, acknowledged the dragging and, using the engine, attempted to manoeuver to safety. The *Severn* struck and holed the 131,239 gross ton Barbadian flag tanker *Irving Primrose*, also at anchor. The *Irving Primrose* had 285,072 tonnes of Arabian crude oil aboard but, being of double hulled construction, there was no escape of oil. The *Severn* damaged her bulbous bow.

TCMS and the owners subsequently inspected both vessels, following which the necessary temporary repairs were undertaken.

The Administrator closed his file.

3.67 Tri-Con Commander (2001)

This was a 85 gross ton Canadian wooden/fiberglassed fishing vessel. A CCG Sitrep advised that during the morning of January 1, 2001, the vessel caught fire at the community wharf in Valleyfield, Bonavista Bay, Newfoundland. The vessel burnt to the waterline and was towed from the wharf. There had been some 18,000 litres of diesel and 775 litres of hydraulic oil on board. The insurers tasked local contractors and, together with the CCG, responded. Contractors removed the remaining oils and assisted the CCG in preventing pollution.

No further pollution response was deemed necessary. The future of the grounded vessel was passed to the Navigable Waters Protection section of the CCG for evaluation as to whether it constituted danger.

The insurers indicated that they would pay the CCG costs and expenses in supporting the operation.

The Administrator closed his file.

3.68 Cicero (2001)

This is a 10,919 gross ton Canadian registered, British owned, ro-ro ferry operating between Montreal, Quebec and St. John's, Newfoundland.

The CCG reported that, on February 5, 2001, there was a bunker oil spill from the vessel when she was alongside at Section 66, Montreal harbour. A crack was found in the hull. Local contractors were employed on behalf of the ship to effect the clean-up, monitored by the CCG.

The CCG stated that their costs and expenses would be billed to the operators of the ship.

3.69 Sandy S (2001)

The issuance by the CCG of a Sitrep advised the Administrator of this incident and, thus, the potential for a claim against the SOPF.

On February 9, 2001, the 13 gross ton Canadian wooden fishing vessel, built in 1947, sank alongside in Prince Rupert Harbour, British Columbia. The local DFO Small Craft Harbour personnel provided initial response to the sinking. The sinking resulted in the release of some of the approximately 900 litres of diesel fuel aboard. The owner stated he would obtain help from friends to raise the vessel. This did not happen, forcing the CCG to act. On February 13, 2001, the CCG sent a letter to the owner advising him that, pursuant to the *CSA*, they held the owner responsible for all costs and expenses incurred by the Canadian government in the sinking of the *Sandy S.* The owner stated he had no funds available to salvage the vessel. The owner signed a letter undertaking to be responsible for all costs and expenses incurred by the Canadian authorities under Section 677 and 678 *CSA*. On February 13, 2001, under contract to the CCG, salvors raised the vessel and removed the remaining oils aboard. The vessel was then towed to the Osborne Burn Site where it was to be temporarily beached.

The CCG stated they intend to proceed with cost recovery with the claim to be submitted to the shipowner.

3.70 Cartierdoc (2001)

During the afternoon of February 27, 2001, the chief engineer of this 18,531 gross ton Canadian Great Lakes bulk carrier advised the local office of TCMS that this vessel had been involved in an oil spill. The *Cartierdoc* was laid-up for the winter at berth M2, in Montreal Harbour. TCMS, CCG, EC, the Port Authority and the master, responded. The owners contracted for the clean-up. During the winter lay-up, as routine, the engine room bilges were pumped on a regular basis. It was reported that as well as the bilge water, an estimated 1,100 litres of diesel and lubricating oils had been pumped overboard. The thick ice, fast around the vessel, and in a current free berth, had held the oil. Holes were drilled in the ice and most of the oil was recovered. It was stated that an oily water separator aboard the *Cartierdoc* had malfunctioned.

The clean-up operation was monitored by the CCG, and they stated they intend to bill the owners for their costs and expenses. It is understood that TCMS is contemplating laying charges under the *CSA*.

4. Issues and Challenges

4.1 Arctic Response Strategy

Last year's Annual Report noted that the CCG was developing an "Arctic Response Strategy" to ensure that an effective response capability is in place to respond to marine pollution incidents in the Canadian Arctic.

Since it produced its initial report in November 1999, the CCG carried out further consultations with the shipping industry and community leaders in the northern territories. As a result, the Arctic Response Strategy is now established and is being implemented. Consultations will, however, continue to ensure a government and industry partnership, because strong support from all stakeholders is essential to maintain an effective national oil spill regime.

In terms of preparedness and response capability, the CCG is developing an Arctic marine spill contingency plan to define the role and responsibility of each organization that may be called upon. In addition, during the 2001 annual sealift operations, the CCG will ship an amount of pollution countermeasure equipment to various coastal communities in the North. Community response officers are being selected and a CCG auxiliary is being established in the northern communities. Some communities will be equipped and personnel trained to respond to an oil spill up to 150 tonnes. Further, the CCG icebreakers are being equipped to respond to a spill up to 50 tonnes.

It is acknowledged that in the event of a significant oil spill, it will be challenging to deliver appropriate equipment on a timely basis from large storage sites south of 60° North, in addition to dealing with the environmental conditions.

Two-thirds of Canada's coastline is located in the Canadian Arctic.

4.2 Safe Ships and Environmental Protection

Several recent tanker incidents in Europe have captured the attention of the maritime community. These marine casualties include *Erika* (France 1999), *Levoli Sun* (France 2000), *Kristal* (Spain 2001), *Castor* (Mediterranean 2001), *Balu* (Bay of Biscay 2001) and the *Baltic Carrier* (Denmark 2001).

4.2.1 ISM Code

These incidents raise questions about the effectiveness of the ISM Code.

The international maritime media is reporting on concerns and issues being raised about the ISM Code including:

- An analysis reported by the Swedish P&I Club shows that ships complying with the ISM Code have made significant claim improvements in comparison with non-ISM Code ships.
- It is reported that a growing number of key players are writing off the industry's response to the ISM Code – meant to be a shipping blueprint for a higher quality industry – as "a flop".

In 1994, the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) was amended to include the IMO management principles and guidelines for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention, commonly known as the ISM Code.

The ISM Code came into force on July 1, 1998, for passenger ships, oil tankers, gas carriers, bulk carriers and cargo high-speed craft. Other types of ships of 500 gross tons and above, and mobile offshore drilling units must comply by July 1, 2002.

The ISM Code provides an international standard for the safe management and operation of ships, and for the protection of the marine environment from oil pollution.

The adoption of the ISM Code was considered to be a watershed in international regulation. The shipowner and/or company are responsible for ensuring that adequate resources and shore-based support are provided to enable sound management of the ship. To this end, the shipowner should establish standard procedures such as:

- emergency preparedness;
- maintenance of the ship and equipment;
- documentation;
- reports and analysis of non-conformities, accidents and hazardous occurrences; and,
- company verification, review and evaluation.

The Code employs the principle of continuous improvement through audits, reviews and corrective action. When the safety management system of a shipping company is approved, a Document of Compliance for the company and a Safety Management Certificate for the ship are issued under the provisions of SOLAS by an organization recognized by the flag state administration – for example, Lloyd's Classification Society.

In February 2001, the IMO secretary-general, William O'Neil, announced plans for an assessment of the effectiveness and impact of the ISM Code so far. He told delegates of the IMO Sub-Committee on Flag State Implementation at its 9th session that: "We should not allow it to become merely a paper exercise". Mr. O'Neil explained that the IMO would continue to focus on efforts to ensure a sound approach to the maintenance and enhancement of safety and marine environmental protection. Independent flag states were requested to provide an audit as quickly as practical. Regional port state agreements were identified as a useful source of information about ISM Code deficiencies, and the number of detentions recorded for ISM and non-ISM certified ships.

In conclusion, it is encouraging to note one man's crusade in the cause of maritime safety. It is reported that the vice-president of the London-based Nautical Institute has embarked on a research project registered at Middlesex University. This P&I expert is tackling the issue as to whether or not the ISM Code is working. He will be distributing 60,000 copies of his questionnaire around the world through officers' unions and by Missions to Seafarers. It is available on a dedicated website: www.ismcode.net.

4.2.2 Classification Societies

The role of classification societies is critical in ensuring safe ships and environmental protection.

As the Chairman of the American Bureau of Shipping (ABS), commenting on the criticism of classification societies since the *Erika* incident, has indicated: "When a vessel goes through a special survey and is issued a new certificate, the owner and the public have a right to assume the vessel has been judged safe to operate, from a structural standpoint, for an additional five years assuming all conditions and trends continue."

At the recent Intertanko conference in Sydney, Australia, a paper on new building written by an acknowledged expert in ship owning, Basil Papachristidis of Hellespont Shipping, concluded that regulation is needed through IMO for:

- Design standards;
- Construction standards;
- Post-delivery responsibilities.

It is his view that classification societies must be forced to adopt uniform construction and seaworthiness rules which should be set at the highest common denominator. Competition among classification societies should be on fees and service quality only – not standards.

In the recently released report, "Ships, Slaves and Competition", by the International Commission on Shipping (ICONS), it was noted that classification societies were the most widely criticized bodies in the course of the Commission's inquiries. The report concluded that unless classification societies re-establish their professionalism by strictly and consistently applying technical standards to all ships, they will face increasing regulation and commercial isolation. The Commission believes that at this stage independent regulatory monitoring of classification societies' performance is required.

4.2.3 Safety Culture

The theme of the 2001 International Oil Spill Conference held in Tampa, Florida, was Global Strategies for Prevention, Preparedness, Response and Restoration.

The following are excerpts from one of many excellent papers presented which, in the Administrator's view, provides a unique and positive perspective on oil spill prevention and best response.

Sustainable Shipping: The Benefits of the "Safety Culture" Far Outweigh the Costs

by: Barbara E. Ornitz
Shellman & Ornitz, P.C.
P.O. Box 2710
Aspen, Colorado 81612

"An important challenge for the maritime industry is whether those involved in the transport of oil will embrace the concept that the "safety culture", which includes protection of the environment, is "good business". Ship owners/operators and others in the maritime business will adopt the safety culture when they believe in a "continuous and never-ending improvement process as a means to promote productivity and profitability". Sustainable shipping requires the prevention of costly accidents and activation of "best response", thus reducing environmental impacts if oil spills happen."

"Proactive safety management, creation of a quality system with accountability in each link, training of qualified mariners, and using the appropriate response technologies are examples of policy considerations needed to implement this culture. These policy goals should replace short-term thinking of profit maximization and crisis reaction. Safety saves dollars."

"Oil spills result in tangible, direct losses of life; injuries; and damage to the environment, cargo, and vessel. Direct costs measure only part of the total. Indirect and hidden costs are harder to quantify. They include, for example, reduced worker morale and productivity, eroding customer base, and in this litigious age, Natural Resource Damage Assessments (NRDAs), economic loss claims, increased insurance costs, fines, imprisonment of Chief Executive Officers (CEOs) and loss to the corporation for their services, public notoriety, lost opportunity, and many other similar losses. The indirect and hidden costs equate to an increase in direct costs, using a conservative multiplier of 2.7 to 1. Estimates of the total cost of all categories for all vessels involved in marine incidents annually are between $581 million and $1 billion. (Conversely, high quality safety management yields cost savings annually for industry of between $500 million and $1 billion, or an average for individual companies of $200,000.) True cost accounting (measuring all costs – external, internal, hidden) translates to a better bottom line."

"... This policy shift requires ship owners/operators to incorporate the International Safety Management Code (ISM Code) into their businesses, rely on quality management in all aspects of ship operation, infuse money into maintenance, upgrade ship systems, train qualified individuals, and employ professionals, not "cheap crew". In other words, money spent upfront saves mega dollars later."

"...Det Norske Veritas (DNV), one of the three largest classification societies worldwide, has undertaken a systematic analysis of the current industry attitude toward proactive safety and environmental concerns. DNV classifies these views into three categories (Ullring, 1996a):

- *Evasion Culture: companies that do not take recognized international standards seriously and even have a good feeling when they succeed in evading these standards*
- *Compliance Culture: companies that do what is being expected of them*
- *Safety Culture: companies that believe in a continuous improvement process as a means to promote productivity and profitability."*

"The maritime industry's goal should be to develop a safety mentality in all those engaged in shipping oil. The current, more passive, inspection culture relies on regulatory inspections to find "problems", fixes the symptoms without determining what the true root causes are, and reacts with suspicion and disbelief toward regulators. The regulators, in turn, heavily depend on the traditional system of primarily technical compliance through inspection. The safety culture requires a continuous learning process that incorporates lessons learned and addresses root causes. The indirect effect of these elements is protection of the environment (Evans, 1999)."

4.2.4 Single-Hull Tanker Phase-out

The IMO Marine Environment Protection Committee has unanimously adopted amendments to Marpol Regulation 13G, accelerating the phasing out of single-hull tankers. Pre-Marpol tankers that were not required to have segregated ballast tanks are to be phased out by 2007. Most single-hull oil tankers must now be eliminated by 2015 or earlier. Marpol tankers built after 1982 are required to have segregated ballast tanks.

The amendments to the regulations, which enter into force September 1, 2002, set a final cut-off date of 2015 for the withdrawal of Marpol single-hull tankers. However, the flag state administration may allow for some newer single-hull ships registered in its country and conforming to certain technical specifications to continue trading until the 25th anniversary of delivery, or until its anniversary date in 2017. These are oil tankers of above 5,000 dwt but below 20,000 dwt (crude oil) and under 30,000 dwt (product tankers).

This is one of IMO's post-*Erika* measures.

4.3 Ports of Refuge for Damaged Ships – Threat of Pollution

The issue of ports of refuge for ships in peril has come into sharp focus. It was highlighted recently in Europe in the *Erika* and *Castor* incidents. In Canada, Transport Canada refused to allow the damaged oil tanker *Eastern Power* to enter Canadian waters.

In the morning of December 6, 2000, the Panamanian tanker *Eastern Power* (126,993 gross tons) developed a crack in No 1 starboard cargo oil tank below the waterline. A leakage of oil was suspected. When the incident occurred, the ship had encountered heavy seas enroute from Egypt to the North Atlantic Refining Ltd refinery at Come by Chance, Newfoundland.

The Captain reported to the Eastern Canada Reporting Office (ECAREG) that his ship was about 150 miles east of the 200-mile exclusive economic zone. The ship was laden with approximately 1.9 million barrels of Basrah crude oil. He had transferred 13,500 barrels of oil from No 1 to a centre cargo tank and reported that no further sign of leakage was observed once hydrostatic balance was achieved. The Captain confirmed his intention to continue the voyage to Come by Chance.

By the next day, based on the information provided to ECAREG, Transport Canada Marine Safety (TCMS) had denied the *Eastern Power* entry into Canadian waters, until such time the ship could demonstrate that it would not discharge oil into the marine environment. While TCMS was reviewing the condition of the *Eastern Power*, the ship remained waiting outside the 200-mile limit. Meanwhile, a low-pressure weather system moved over the area and intensified significantly to storm force sea state and weather conditions. At no time did the Master report to be in distress.

There was considerable media coverage and interest by citizens, particularly in Newfoundland.

On December 11, TCMS granted permission for the ship to enter Canadian waters and proceed to the North Atlantic refinery. The owners had provided reports of damage. TCMS was satisfied that the ship could transit and discharge its cargo safely. To this end, the remaining oil from No 1 starboard was transferred to other centreline tanks. The owner also accepted a number of conditions imposed by TCMS and CCG.

The *Eastern Power* did not enter Canadian waters. On December 12, the owners diverted the vessel to the Caribbean port of St. Eustatius in the Netherlands Antilles.

It is said that there is a "tradition" of ports offering refuge to damaged ships. Today, a damaged tanker loaded with oil is often considered an unwelcome guest by the littoral state, because of potential oil pollution damage. However, in some cases the coming into a port of refuge or more sheltered waters could reduce the threat of pollution.

Canadian authorities have the statutory powers to direct the movement of and detain vessels within Canadian waters when it is necessary for reasons of safety and pollution prevention.

Now there is an additional factor that may have to be considered. As a result of Canada's National Marine Policy announced in 1995, many of the larger ports are now established as Canada Port Authorities (CPA).

Each CPA, as laid out in the *Canada Marine Act* of 1998, can exercise a number of powers including clearance for ships to enter and leave the port. Because the CPAs are set up on a self-sufficient commercial basis, they could have concerns regarding the ability of a ship requiring a port of refuge to pay for normal harbour fees, or any additional costs resulting from damages to surrounding facilities or property or oil pollution.

TCMS officials advise that it intends to hold a debriefing or "lessons learned" session on the *Eastern Power* incident, to which the Administrator will be invited.

For its part, CCG advised the Administrator, *inter alia*, that "established procedures for preparing for potential spills were followed by the Coast Guard and other organizations in dealing with the situation. Coast Guard monitored developments closely along with Transport Canada and Environment Canada. A Letter of Undertaking was signed by the representative of the vessel's owner, and an arrangement activated with Eastern Canada Response Organization (ECRC). Coast Guard, in cooperation with Environment Canada and ECRC, developed contingency plans to deal with a range of possibilities and a number of concrete preparatory measures were taken before the vessel decided against entering Canadian waters."

Internationally, there appears to be a broad consensus for the need to address the issue of ports of refuge and determine how and under which conditions littoral States should give shelter.

IMO has been asked to take immediate action on ports of refuge. It is being urged on by recent incidents in Europe.

For example, in the *Castor* incident, a number of littoral States in the Mediterranean Sea refused refuge to the damaged ship. The ship's flag state, Cyprus, offered refuge but it was approximately 1000 miles away.

On December 31, 2000, while in the region of the Strait of Gibraltar the Greek product tanker *Castor* developed a 26-meter crack across the main deck. The ship was loaded with approximately 29,500 tonnes of gasoline. Subsequently, the Spanish search and rescue authority successfully rescued all the ship's crew.

Tugs of the salvage company, Tsavliris, towed the *Castor* for 39 days across the western Mediterranean. They encountered extreme force 12 gales with wave heights over eight meters without, reportedly, experiencing any further deterioration in the structural condition of *Castor*. The convoy was unable to obtain permission to enter a port of refuge or seek the shelter of a headland. Eventually, however, the weather conditions improved and allowed safe transfer of the cargo to shuttle tankers in open water.

In the *Erika* incident, the internal investigation by the Italian Classification Society, RINA, which was responsible for certifying the seaworthiness of the *Erika*, calls upon the EU and shipping organizations to campaign for the establishment of a coastal state regime that would identify ports of refuge. RINA has challenged France's investigation into the contributing factors for the loss of the ship. For example, it questions the decision to steer the *Erika* for refuge to the River Loire port of Donges rather than Brest, which it says she could have reached more quickly with less stress to the hull from wave impact. It is noted that an investigation was carried out by, the French Permanent Commission of Enquiry into Accidents at Sea. In its report published in December, 2000, the Commission found that the speed and courses followed by the ship were not decisive factors in the cause of the incident.

The *Erika* incident resulted in serious oil pollution damage in Brittany.

The secretary-general of the IMO acknowledges the need for an IMO debate on dedicated safe havens. The debate would include the Legal Committee, the Maritime Protection Committee and the Marine Safety Committee. There is no specific convention related to ports of refuge. These committees could examine conditions under which littoral States should provide a safe haven in sheltered areas for ships in serious and immediate danger. Such action could reduce the overall risk of oil pollution to littoral States.

4.4 Winding up the 1971 IOPC Fund

During recent years, the future of the 1971 IOPC Fund has given rise to serious concerns. As mentioned in last year's Annual Report, IMO was requested to convene a Diplomatic Conference of remaining parties to the 1971 IOPC Convention to adopt a Protocol to amend Article 43.1 of the 1971 IOPC Fund Convention. This action was considered essential, because in the near future most Contracting States will have acceded to the 1992 IOPC Fund Convention. As a result, the 1971 IOPC Fund will not be able to function properly.

There is concern about a potential situation in which an incident occurs and the 1971 IOPC Fund has an obligation to pay compensation but, at the same time, there may be insufficient money to pay claims.

A Diplomatic Conference was held from September 25 to 27, 2000, and it adopted the necessary Protocol, using a tacit acceptance procedure in the Convention. Under the amended text, the 1971 IOPC Fund Convention will cease to be in force on the date on which the number of Contracting States fall below twenty-five, or 12 months following the date on which the Assembly (or any other body acting on its behalf) notes that the total quantity of contributing oil received in the remaining Contracting States falls below 100 million tonnes, whichever is the earlier.

[Note: At the fifth session of the Administrative Council, acting on behalf of the eight extraordinary session of the Assembly of the 1971 IOPC Fund, held on June 25, 26 and 28, 2001, it was noted that on May 24, 2002, the number of Contracting States will fall below 25, and that the Convention will cease to be in force on that day. The Convention will not apply to incidents occurring after that date.]

Due to concern about the potential lack of adequate funding, the Administrative Council of the 1971 IOPC Fund, in October 2000, authorized the purchase of insurance covering any liabilities of the 1971 IOPC fund for compensation and indemnification up to 60 million SDR ($120 million) per incident. This would be minus the amount actually paid by the shipowner or his insurer under the 1969 Civil Liability Convention. It would cover as well the legal and other expert fees in respect of all incidents occurring during the period up to December 31, 2001. The Fund itself would have to cover a deductible of approximately $500,000 for each incident, and the 1971 IOPC Fund would have the option to extend the insurance coverage up to October 31, 2002.

The cover came into effect on October 25, 2000.

With respect to Administration of the 1971 Fund, it was decided that there is no need to seek the advice of liquidation experts. Once a legal cut off date is established for 1971 Fund liabilities, management can resolve outstanding claims in the ordinary course of business. Once these claims are resolved, any surplus can be distributed to contributors in an equitable manner.

Canada is now past the critical period for current liability to the 1971 IOPC Fund. On May 29, 1999, Canada ceased to be a member of the 1971 IOPC Fund and became a Contracting State to the 1992 IOPC Fund. Nevertheless, Canada will continue to have obligations to the 1971 IOPC Fund, but only for contribution respecting oil spills prior to May 29, 1999.

Concern for the financial viability of the 1971 IOPC Fund is reduced by the decision to purchase insurance.

4.5 *European Measures Post-Erika – IOPC Regime Changes - Impact on SOPF*

The Administrator was advised in January 2001 that the European Commission (EC) had proposed the establishment of a fund for Compensation for Oil Pollution in European waters (COPE). The amount of compensation available would be one billion Euros.

The EC proposal for a COPE Fund is reproduced in Appendix G.

As noted in last year's Annual Report, urgent proposals for changes in the international oil pollution compensation and ship safety regimes are coming from Europe. As a direct result, the 1992 IOPC Fund Third Intersessional Working Group is now discussing possible changes to the 1992 IOPC regime. See Appendix C.

Given that the SOPF is potentially liable to pay significant Canadian contributions to the IOPC Funds, issues of direct interest to the Administrator include: (1) the shipowner's limit of liability in the 1992 CLC; (2) worthwhile recourse action being available to the 1992 IOPC Fund; and, (3) an "optional" third tier on top of the 1992 CLC and the 1992 IOPC Fund.

4.5.1 Shipowner's Limitation of Liability

There remain issues associated with the shipowner's limitation of liability. The shipowner is normally entitled to limit his liability to an amount that is linked to the tonnage of his ship. The source of compensation money comes from insurance (P&I Clubs).

Under the 1969 CLC, the shipowner is deprived of the right to limit his liability if the incident occurred as a result of the owner's actual fault or privity. Jurisprudence provides reasonable prospects for breaking the shipowner's right to limit liability under this test.

Under the 1992 CLC, the shipowner is deprived of the right to limit his liability only if it is proved that the pollution damage resulted from the shipowner's personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result. This new test makes It practically impossible to break the shipowner's right to limit liability.

The introduction to a French paper, presented to the 1992 IOPC Fund in March 2001, states: "*It is noted, in respect of the current situation, that the progress represented in 1969 by recognition of the principle of a shipowner's strict liability coupled with an obligation to maintain insurance which could be made directly available to victims, has been completely undone in the Protocols of 1992 by the amendment of the conditions under which this liability applies.*"

The paper contends, *inter alia*, that the P&I Clubs' rules make it no longer worthwhile for the claimant to prove the shipowner's fault. It says that under the 1992 test – as opposed to the 1969 test – the claimant would have no guarantee of compensation beyond the shipowner's limitation amount. The French say this is so, because the insurer by its rules does not cover damage caused by the shipowner resulting from his personal act or omission, committed with intent or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

In other words, where the 1969 test is used, when the owner is not entitled to limit his liability for personal fault, which is neither intentional nor inexcusable, the insurer is bound to provide him cover and victims have access to cover of US$1 billion.

On the other hand, the French paper indicates that where the 1992 test is used, the only certain cover available is that established by the 1992 CLC, i.e. 59.7 million SDR (approximately $120 million) at the most. The clause of the Convention, which makes it possible to deny the owner any right to limit his liability, is the same as that which permits the P&I Club under its rules to withdraw its cover. Thus the conclusion: It is no longer worthwhile for the claimant to prove the owner's fault, because the claimants would have no guarantee of compensation.

If this is correct, there is a wide divergence between theoretical commitments (US$1 billion) and the real obligations of P&I Clubs (the amount of the limitation fund).

The French paper points out that this divergence is not understood by third parties who wish to claim under the P&I special cover for pollution damage. To that end, an increase of the amount of insurer's obligations (the limitation fund) would offer two advantages. First, it would narrow the above-mentioned gap and, secondly, it would undoubtedly influence the quality of ships given P&I cover.

Further, the French paper notes that the principle of the gradation of the amount of the owner's limitation fund, with a ceiling of 44 per cent of the maximum amount available under the Conventions, achieves an acceptable balance when large ships are involved. But it is based on a premise, which might prove to be wrong. The incidents of the *Tanio, Nakhodka* and *Erika* have shown that a calculation resting solely on tonnage does not reflect the risk that the ship might constitute. See Figure 1, Appendix D.

From the Administrator's view, the limits of liability in the 1992 CLC must be revised if there is to be an equitable balance between the obligations of shipowners and the obligation of receivers of oil. This may also contribute to safer ships carrying oil.

Obviously these issues should be addressed among the P&I Clubs, the oil industry (OCIMF) and the 1992 IOPC Fund (to which the Administrator must direct significant payments out of the SOPF).

See Appendix A for background.

4.5.2 Recourse Action

Claims for pollution damage under the CLC can be made only against the registered owner of the ship concerned. This does not preclude victims from claiming compensation outside the CLC from persons other than the owner. However, the 1969 CLC prohibits claims against the servants or agents of the owner. The 1992 CLC does the same, but also prohibits claims against the pilot, the charterer (including a bareboat charterer),

manager or operator of the ship, or any person carrying out salvage operations or taking preventive measures. These "channelling" provisions are contained in Articles III of 1969 CLC and the 1992 CLC, respectively.

The 1992 Conventions will have to be changed if the shipowner and his insurer are to be liable – in reality – above the shipowner's limit of liability, and to achieve other meaningful possibilities.

As was noted at the March 2001 meeting of the intersessional Working Group, if the 1992 test for breaking the shipowner's limit of liability is to be retained there is very little room for recourse action.

From the Administrator's view, it is important that the 1992 IOPC Fund be able to take recourse action against the persons who cause pollution damage.

In this context it has been suggested that in the "channelling" provisions of the 1992 CLC, a difference should be made between the right of victims to claim compensation from the persons referred to in the provisions and the 1992 Fund's right to take recourse action against these persons.

Further, it has been suggested that it might be possible to strengthen the Fund's position by including a provision giving explicitly the Fund the right to take recourse action, probably based on fault.

Subject to meaningful changes to the 1992 Conventions, the Administrator shares the view that the 1992 IOPC Fund should take recourse action whenever appropriate. A firm policy by the IOPC Fund on recourse action could be used against persons operating sub-standard ships. The benefits to the SOPF, other contributors, as well as littoral States, could be significant.

4.5.3 An "Optional" Third Tier to the 1992 IOPC Regime

Some European delegations to the 1992 IOPC Fund have been working hard on a draft protocol for a proposed IOPC "optional" third tier, to obviate the need for the COPE Fund proposed by the EC.

This third tier of compensation would be operative only in States that become parties to the Protocol creating the third tier, and only in cases where the established claims exceed the aggregate amount available under the 1992 CLC and 1992 IOPC Fund.

It is expected that this shall be discussed by the Working Group in June, 2001, and presented to the 1992 IOPC Fund Assembly in October, 2001. If approved by the Assembly, then a diplomatic conference would have to be convened by IMO to effect the necessary changes.

The draft Protocol now contemplates an optional third tier entirely funded by oil receivers (in those countries that opt-in). Presumably EU countries will adopt the third tier by becoming Contracting States to the Protocol.

It appears that most other Contracting States to the 1992 regime will not adopt the third tier. They will continue with the 1992 CLC and the 1992 IOPC Fund Convention , which recently had compensation limits increased by approximately 50 per cent effective 2003.

There are indications that oil companies - very significant contributors to the 1992 IOPC Fund - shall propose to the Working Group in June 2001, that the optional third tier, which would be set up on top of the existing 1992 IOPC Fund, should consist of two layers:

> Layer 1 : where there are significantly higher limits of compensation paid by the shipowner
> Layer 2 : a supplementary fund paid by oil interests.

That shipowner/insurance interests must have a stake in the consequences of pollution is recognized.

However, some say there is no demonstrable need for compensation levels beyond the IOPC limits already available with the 50 per cent increase effective 2003. Nevertheless, the concept of an IOPC optional third tier appears to be supported by European shipowner/insurance interests *et al.*

The Canadian IOPC Funds delegation continues to support the development of an IOPC optional third tier. Whether the proposed optional third tier comes out one layer, two layers, or otherwise, remains to be seen.

From the Administrator's view, an IOPC optional third tier could potentially be both a practical alternative – and effective IMO response – to a European COPE Fund.

However, whether or not Canada becomes a Contracting State to any IOPC optional third tier would be for future decision by Cabinet. If such was ever proposed, it would undoubtedly be preceded by broad consultations.

From the Administrator's view, in such context, some considerations may include the adequacy of the current level of coverage per incident already provided for a tanker spill in Canada. Canada's IOPC coverage has gone from $120 million in 1989 to $270 million in 1999. In 2003 IOPC coverage shall be $405 million per incident approximately.

Would Canadian claims be different from international claims? That cannot be answered precisely, but Canada has some experiences.

For example, in 1979 the British oil tanker MT *Kurdistan* broke in two in the Cabot Strait spilling 7,914 tonnes of bunker C. Fishermen suffered loss. The coasts of Nova Scotia and Newfoundland were polluted. CCG responded. The stern section and its oil (15,140 tonnes) were salvaged. The bow section with its oil (7,411 tonnes) was towed to the edge of the Continental Shelf where it was sunk by naval gunfire. The total claim (crown and fishermen) was $7,688,893 or in 2000 dollars - $18 million approximately. The claim was settled and paid at $8,500,000 including interest, or in 2000 dollars - $23 million approximately.

In *Erika* (France 1999) 14,000 tonnes of heavy fuel oil were spilled. There were remaining 10,000 tonnes in the bow section and 6,000 tonnes in the stern section. The aggregate claims exceed $270 million.

To be considered also is the amount of money that the Administrator must direct be paid out of the SOPF as contributions to the 1992 IOPC Fund for the existing $270 - $405 million per incident cover. The levels of these payments from the SOPF are determined by the extent of IOPC payments for international incidents, and by the level of oil receipts in Canada relative to the aggregate amount of oil received in Contracting States.

The likely levels of the extra contributions required in an IOPC optional third tier would be an important consideration, given that the SOPF is liable to pay all Canadian contributions to IOPC Funds. Unlike the 1992 IOPC Fund, an optional third tier would likely have a small membership and contribution levies could be high. It has been noted by OCIMF that some contributors in some Contracting States may find the cost burden too great to bear.

Of primary importance is the continuing ability of the SOPF to meet its domestic mandate. To date Canadian contributions to the IOPC Funds have been paid from interest earned on the SOPF. There has been no *CSA* levy on industry for the SOPF since 1976 (then MPCF).

The SOPF is liable to pay claims, as directed by the Administrator, for oil pollution damage or anticipated damage at any place in Canada, or in Canadian waters including the exclusive economic zone of Canada, caused by the discharge of oil from a ship.

As such the SOPF may be used to pay claims regarding oil spills from all classes of ships. The SOPF is not limited to sea-going tankers and persistent oil, as is the 1992 IOPC Fund.

The SOPF may also be available as a source of additional compensation (a third tier) in the event that funds from the 1992 CLC and the 1992 IOPC Fund Convention, with respect to spills in Canada from oil tankers, are insufficient to meet all established claims for compensation. See Figure 1, Appendix D.

Finally, the classes of claims for which the SOPF may be liable include the following:

- claims for oil pollution damage;
- claims for costs and expenses of oil spill clean-up including the cost of preventive measures; and
- claims for oil pollution damage and clean-up costs where the identity of the ship that caused the discharge cannot be established (mystery spills).

A widely defined class of persons in the Canadian fishing industry may claim for loss of income caused by an oil spill from a ship.

From the Administrator's view, the broad pressure that the EC is putting on the international system can reasonably be expected to continue. Consequently as head of the Canadian delegation, he will continue to follow closely developments in, and/or related to, the IOPC regime.

Finally, a statement, in the 1992 IOPC Fund Assembly in January 2001, by another delegation re the EC's COPE Fund proposal (see Appendix G) is worthy of note:

> *"The issue under consideration is the COPE Fund, not the IOPC Fund regime itself. This delegation understands that the COPE Fund is a regional scheme, and in nature it is totally separate from the IOPC Fund. In this sense, this delegation considers that it is appropriate for the Assembly to take the provided information at this stage.*
>
> *In the discussion of the Erika incident in the Executive Committee, the criticism of the 1992 Fund was noted. It is recognised that the IOPC Fund's policy of requiring claimants to substantiate their losses by supporting documents or other evidence has been criticised, and that it has been maintained that the criteria applied by the IOPC Fund are too strict. This is a point of concern to this delegation. If the COPE Fund is set up the question would be whether claims with insufficient supporting documents or other evidence could be approved by the IOPC Fund and with the support of the COPE Fund with its higher limit of compensation and whether the Secretariat of the IOPC Fund would have to make only a rough assessment of each claim. This delegation understands that the theoretical answers to these questions are NO, because the IOPC Fund and the COPE Fund are different and separate schemes, and the IOPC Fund is operated under an international Convention. But, in reality, is there clearly no need to worry about easy compensation or rough assessment? If the answer is Yes, that would be acceptable to this delegation. But it should be emphasised that whatever contents the COPE Fund regime may have, the IOPC Fund is subject to the Convention, and the Secretariat is expected to make a thorough examination of each claim based on the Convention and the agreed practice. This delegation will continue to watch closely the IOPC Fund activity from this point of view."*

4.6 The High Level of IOPC Funds Claims

As indicated in last year's Annual Report, and in light of the amounts paid from the SOPF to the 1992 IOPC Fund this year, the Administrator, as head of the Canadian delegation, continues to actively monitor and question the amounts of claims made against the IOPC Funds for international incidents, their assessments, and levels of payment.

In many cases the amounts claimed are very high. Therefore it is important to have independent expert advice on the technical reasonableness of clean-up measures and response. Also it is essential for the IOPC Funds to follow strict criteria in the assessment and admission of the amounts payable for a claim.

There have been objections in some countries to IOPC Funds assessment procedures and the advice tendered to the IOPC Funds by ITOPF on the technical reasonableness of clean-up measures and response.

For example, in the *Erika* incident, severe criticism has continued to be made against the 1992 IOPC Fund by French cabinet ministers other politicians and various other bodies. The main criticisms included the following observations:

- The current total amount of compensation ($270 million approximately) is unacceptably low and the Fund should take steps to ensure that more money is available.
- It is unacceptable that early claimants have their payments pro-rated, and the problem of equal treatment of early and late claimants is for the 1992 IOPC Fund to solve.
- The 1992 IOPC Fund has been described as a mutual insurance company of the oil industry and as a body protecting the oil industry.
- It has been maintained that the claims settlement is far too slow, as evidenced by the very low amount paid.
- The Fund's policy of requiring claimants to substantiate their losses by supporting documents or other evidence has also been criticised, and it is argued that the criteria applied by the 1992 IOPC Fund are too strict.

In response to the criticism, it has been explained in the media, for example, that the terms of the 1992 Conventions and the criteria for the admissibility of claims were agreed and approved by Contracting States and their representatives.

Further, the following criteria applies to all claims:

- *any expense/loss must actually have been incurred;*
- *any expense must relate to measures which are deemed reasonable and justifiable;*
- *a Claimant's expense/loss or damage is admissible only if and to the extent that it can be considered as caused by contamination;*
- *there must be a link of causation between the expense/loss or damage covered by the claim and the contamination caused by the spill;*
- *a claimant is entitled to compensation only if he has suffered a quantifiable economic loss;*
- *a claimant has to prove the amount of his loss or damage by producing appropriate documents or other evidence.*

Finally, it is the complexity of a claim and the extent to which it is properly documented, not the quantum, which determines the speed with which it is assessed and approved.

From the Administrator's view, there is no doubt that these criteria must be applied.

The IOPC Funds have used ITOPF to give on-site advice on the technical reasonableness of clean-up measures and response. ITOPF also does some post spill claims assessments for the IOPC Funds.

From the Administrator's view, ITOPF's role and non-partisan approach are important, given the high level of some claims made against the IOPC Funds. According to ITOPF, the premise adopted by government agencies in some countries is that they should receive one hundred per cent compensation irrespective of independent technical justification for their actions.

Any experts employed by the IOPC Funds should be truly independent and committed to ensuring high professional standards and adherence to the IOPC Funds' guidelines.

Otherwise, it could result in serious demands on contributors, including Canada's SOPF if, in effect, there is broadening of the IOPC Funds' own claims admissibility guidelines to include clean-up actions taken primarily for public relations reasons, for example, thereby accepting non-technical criteria and consequently far higher costs.

4.7 Natural Resource Damage Assessment and Restoration

The Third Intersessional Working Group of the 1992 IOPC Fund is considering issues of environmental damages under the 1992 Conventions and Protocols.

Compensation for environmental damage is handled differently under the *CSA*, the 1992 CLC, the 1992 IOPC Fund Convention, and the US *OPA*.

The 1992 CLC and the 1992 IOPC Fund Convention, in their definitions of "pollution damage", provide "... *that compensation for impairment of the environment other than loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken.*"

The *CSA* provides, *"Where oil pollution damage from a ship results in impairment to the environment, the owner of the ship is liable for the cost of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken."*

In the US, *OPA 90* provides for payment of natural resource damage claims from the Oil Spill Liability Trust Fund. Only designated Trustees may submit natural resource damages. Under US regulations the trustee may consider a plan to restore and rehabilitate or acquire the equivalent of the damaged natural resource.

The technically justified reasonable cost for reinstatement/restoration measures, for which compensation is available under the 1992 CLC and the 1992 IOPC Fund Convention, might equate to primary restoration under the US NRDA regulations. However, the further measure of *OPA* NRDA is:

- the diminution in value of those natural resources pending restoration; plus
- the reasonable cost of assessing those damages.

The 1992 CLC and the 1992 IOPC Fund Convention do not, by their definition of pollution damage, cover this latter sort of compensation provided by the NRDA regulations or other theoretically based assessments of environmental damage.

The US NRDA regulations provide a process to assess injuries to natural resources and design an appropriate restoration plan. The cost to assess injury, develop, and implement the restoration plan is the damage amount. This process is designed to result in feasible, cost-effective restoration of those natural resources and services injured by an incident.

The trustee, who is a designated federal, state, or Indian tribe official, conducts injury assessment to determine the nature and extent of injuries to natural resources and services. Once the trustee has identified a range of possible restoration actions, the identified restoration alternatives are evaluated based on a number of factors including:

- *the cost to carry out the alternative;*
- *the extent to which each alternative is expected to meet the trustees' goals and objectives in returning the injured natural resources and services to baseline and/or compensation for interim losses;*
- *the likelihood of success of each alternative;*
- *the extent to which each alternative will prevent future injury as a result of the incident, and avoid collateral injury as a result of implementing the alternative;*
- *the extent to which each alternative benefits more than one natural resource and/orservice; and*
- *the effect of each alternative on public health and safety.*

Trustees must select the most cost-effective of two or more equally preferable alternatives. A draft restoration plan will be made available for review and comment by the public, including appropriate members of the scientific community where possible. After reviewing public comments on the draft restoration plan, trustees must develop a final restoration plan. The final restoration plan will become the basis of a claim for damages.

In February 2001, a Memorandum of Understanding (MOU) was signed between the International Group of P&I Clubs and the US National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA). The aim of the MOU is to promote expeditious and cost-effective restoration of injured natural resources and services resulting from ship-source oil spill in the US, as authorized by *OPA 90* and determined by the Natural Resource Damage Assessment Regulations.

The parties to this MOU will meet every six months to facilitate a regular exchange of technical information, such as ITOPF and NOAA technical papers and publications. In the event of a ship-source oil spill in the US, early contact will be established between the relevant P&I Clubs, ITOPF, NOAA, and its co-trustees. ITOPF's role is to provide technical information and analysis.

4.8 Environmental Damages Fund – Environment Canada

Environment Canada advises that, in 1995, it obtained the approval of the Treasury Board to create a special purpose account – the Environmental Damages Fund – to manage compensation for damages to the environment resulting from pollution incidents. The Environmental Damages Fund was established to serve as a special holding or trust account to manage funds received as compensation for environmental damage. These funds may come in the form of court orders, awards, out-of-court settlements, voluntary payments and other awards provided by various international liability funds.

It is understood that when an environmental offense is prosecuted or a settlement is being negotiated out of court, crown and defense lawyers can recommend that the penalty include a monetary award, which is used to restore environmental damage.

Environment Canada notes that currently, however, judicial awareness of the Fund's role in restoration efforts is minimal. It is necessary, therefore, for prosecutors to provide information concerning the Fund and potential court involvement to judges.

Additional information is available through Environment Canada at:

www.ec.gc.ca/ee-ue
Tel: 1-819-997-3742

4.9 From CSA to MLA

The *Marine Liability Act* (Bill S-2) received Royal Assent on May 10, 2001 and came into force on August 8, 2001. This enactment consolidates certain rules of Canadian maritime law governing the civil liability of shipowners for loss of life, personal injuries and damage to property.

Part 6 of the new Act continues the existing regime governing liability and compensation for maritime oil pollution, which was previously found in Part XVI of the *Canada Shipping Act*.

Part 3 continues in force in Canada an international convention governing the limitation of liability for maritime claims.

4.10 Canada Shipping Act 2001 (Bill C-14)

Bill C-14 received first reading on March 1, 2001. This enactment overhauls and replaces the *Canada Shipping Act*, other than the portions that concern liability. Key changes to the existing legislation include, *inter alia*, improvements to provisions to ensure vessel safety and protect the environment.

The enactment clarifies the marine responsibilities between the Department of Transport and the Department of Fisheries and Oceans.

4.11 Oil Spill Risks – Tankers versus Non-tank Ships

It is apparent that non-tank vessels constitute significant risks of oil spills. There are more non-tank vessels making more frequent passages. The growth in non-tank vessels is projected to increase.

In North America, oil spills from tankers make up a small percentage of the total. For 1999, in the United States 94 per cent of oil spill incidents and 70 per cent of volume are from vessels other than tankers, according to the USCG. In Canada, between 1993 and 2000 some 88 per cent of incidents reported by the SOPF related to non-tank vessels and mystery spills.

It is reported that it has been estimated that, on a global basis, as much as 14 million tonnes of bunkers are being carried in non-tankers at any one time. This compared to approximately 30 million tonnes of oil cargo on the world's seas.

Some bulk carriers and containerships are known to carry more oil as bunkers than coastal tankers do as cargo.

4.12 Bunker (Fuel) Oil – Canadian Cover

In March 2001, the IMO adopted a new Convention on liability and compensation for bunker oil pollution damage. The purpose of the convention is to establish a liability and compensation regime for spills of oil carried as fuel (i.e., ships' bunkers).

Under the terms of the proposed convention, it will be compulsory for registered owners of vessels of 1,000 gross tons and above to maintain insurance coverage against spills from bunkers. Claims for compensation for pollution damage may be brought directly against an insurer. The convention will require no fewer than eighteen member States for ratification, including five member States each with ships whose combined tonnage is not less than one million gross tons. It is reported that uncertainty remains over the ability of European Union States to ratify the Bunker Convention, because of a European Community regulation (EC) 44/2001 on jurisdiction and judgment enforcement. The high number of states required to ratify the convention, and the possible conflict with EU regulations, could mean that the bunker convention is not enforced in the near future.

The current international conventions covering oil spills do not include bunker oil spills from ships other than oil tankers.

However, in Canada the SOPF, as directed by the Administrator, can be used to pay claims regarding oil spills from all classes of ships, including oil from ships' bunkers.

Further, the Administrator of the SOPF has the power to commence an action *in rem* against a ship and can obtain security for an oil pollution claim, pursuant to *CSA* subsection 677(11). Security is usually provided by a letter of undertaking (LOU) from the ship's P&I Club in order to preclude the ship's arrest or secure its release.

4.13 The Polluter Pays

The *CSA* Section 677 makes the shipowner strictly liable for oil pollution damage caused by his ship, and for costs and expenses incurred for clean-up and preventive measures.

As provided in the *CSA*, in the first instance, a claimant can take action against a shipowner. The Administrator of the SOPF is a party by statute to any litigation in the Canadian courts commenced by a claimant against the shipowner, its guarantor, or the 1992 IOPC Fund. In such event, the extent of the SOPF's liability as a last resort is stipulated in Section 709 *CSA*.

The SOPF can also be a fund of first resort for claimants under Section 710 *CSA*.

On settling and paying such a Section 710 claim, the Administrator is, to the extent of the payment to the claimant, subrogated to the claimant's rights, and subsection 711(3)(c) requires that the "... *Administrator shall take all reasonable measures to recover the amount of the payment to the claimant from the owner of the ship, the International Fund or any person liable ....*"

In this process, the Administrator has to settle the claim twice, firstly with the claimant, then with the shipowner/person liable in a recovery action.

The Administrator notes that, as normal, in the cases of several incidents the claimant, primarily the CCG, has, during the past fiscal year, elected to claim directly against the responsible shipowner. The CCG reported direct settlements of ten claims, with an aggregate claim amount in excess of $1 million. The Administrator is also aware that other CCG claims have been settled at the local level, and that two commercial entities also elected to negotiate and settle with the polluters directly. In several direct settlements the Administrator intervened to achieve a compromise and finalization.

In the interest of speeding satisfactory claim and recovery settlements the Administrator encourages such direct claim action by claimants.

5. Outreach Initiatives

5.1 General

The Administrator continues with outreach initiatives with a view to enhancing his understanding of the perspectives of the various stakeholders in Canada's ship-source oil pollution response and compensation regime. In Canada, these stakeholders include ROs, the CCG, the marine industry, CMAC and other government agencies and departments.

On the international scene, discussions were held during meetings both in the US and in the UK.

5.2 Arctic and Marine Spill Technical Seminar

The Administrator's marine consultant attended the "Twenty-third Arctic and Marine Oilspill Program (AMOP) Technical Seminar" in Vancouver, which was sponsored by the Emergencies Science Division of Environment Canada. The sessions featured technical papers on cold region oil spill programs. There were discussions during the three-day conference about a broad range of technical development, operational approaches and contingency planning. Of particular interest from the Administrator's perspective was the session on the Canadian Coast Guard Arctic response strategy, and those sessions which addressed shoreline protection and clean-up. The AMOP technical seminar covered a range of oil pollution clean-up equipment and latest technologies, which included detection (tracking and remote sensing), containment and recovery, oil spill treating agents and in-situ burning.

5.3 Canadian Marine Advisory Council (National)

The Administrator attended the Canadian Marine Advisory Council (CMAC) national meetings at the Government Conference Centre in Ottawa during May 2 to 4, and November 7 to 9, 2000. Nearly 400 stakeholders from across Canada took part in these semi-annual meetings.

5.4 Canadian Marine Advisory Council (Arctic)

In April 2000, the Administrator attended the Northern Canadian Marine Advisory Council (CMAC-Northern) in Iqaluit on Baffin Island. More than fifty participants were on hand for the two-day meetings, which were held for the first time in the new Canadian territory of Nunavut. There were representatives from the federal and territorial governments, and a range of operators from the northern marine transportation industry.

The discussions were co-chaired by representatives of the Department of Fisheries and Oceans, Central and Arctic Region, and Transport Canada Prairie and Northern Region's Arctic Regulatory Services.

The Administrator participated actively during the meetings. In his presentation, he explained the organization and set up of the Ship-source Oil Pollution Fund, and its relationship with the International Funds. In addition to meeting with federal representatives from Transport Canada, the Department of Fisheries and Oceans, and Environment Canada, he had discussions with the operational managers of a number of commercial shipping companies that transport oil products and general cargo to communities in the Northwest Territories and Nunavut.

The Administrator had the pleasure of meeting the Nunavut Minister of Transportation and Community Government, the Honourable Jack Anawak.

Discussions were held with other government officials including: the Manager Operations, Petroleum Products Division, Department of Works and Services that has its head office located in the hamlet of Rankin Inlet, the head of the Nunavut Marine Council located in Cambridge Bay. The marine Council is involved, among other things, with the letting of tenders for oil and gas exploration in the Arctic offshore. The Administrator also spoke with the Director, Tourism Development and Training at his office in the Department of Sustainable Development.

Additional on-site visits were conducted. For example, a very informative tour of the Department of Fisheries and Oceans' main offices was led by the DFO Regional Manager for Nunavut. Also, the Administrator visited the facilities of the Canadian Coast Guard Marine Radio Station that is co-located with the NordReg Vessel Traffic Centre. This high Arctic marine communications station is open annually from late June to mid-December.

In addition, a tour was conducted of Iqaluit's beach-landing site and cargo marshalling yard that are utilized during sealift operations. The tour ended with a visit to the community's main fuel tank farm. The oil tanks are re-filled through a floating line from a tanker at anchor and connected to a pipeline running from the beach to the fuel tank farm. It was of interest from the SOPF perspective to learn how fuel is delivered and distributed throughout the Arctic.

The Administrator was advised at the CMAC meeting that the Northern Transportation Limited (NTCL) is currently under contract with Nunavut to supply all government fuel to the eastern Arctic. NTCL charters tankers on the international market. The chartered tankers are ice-strengthened and constructed with double hulls. Annually, three or four 18,000 to 20,000 ton tankers are deployed to the Arctic ports. A larger 60,000 ton tanker proceeds to Nuuk, Greenland, from where the smaller vessels shuttle fuel to Canada. In all ports, except Churchill, the fuel is pumped ashore via a floating hose. The chartered tankers carry a blend of persistent oil for their own fuel consumption. All fuel pumped ashore is arctic diesel and gasoline. An experienced Canadian ice navigator sails the shuttle tankers. In the western Arctic, all fuel oil is delivered by NTCL tug and tank barge, as has been the practice for decades.

Two thirds of Canada's coastline is located in the Canadian Arctic.

5.5 Response Organizations and CCG Equipment Facilities

There are four certified Response Organizations (ROs) in Canada to provide marine oil spill response services south of 60 degrees north latitude. They are industry-managed and funded by fees charged to the users. The four ROs in Canada are:

- Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), which in general covers British Columbia waters;
- Eastern Canada Response Corporation (ECRC), which covers the waters of the Great Lakes, Quebec (SIMEC) and the Atlantic Coast (except two small areas in New Brunswick and Nova Scotia);
- Atlantic Emergency Response Team (ALERT), which basically includes the port of Saint John and surrounding waters; and
- Point Tupper Marine Services Limited (PTMS), which covers the port of Port Hawkesbury and approaches.

During the AMOP technical seminar held in Vancouver, the Administrator's consultant took advantage of the opportunity to attend an open house and equipment fair at Burrard Clean Operations, a division of Western Canada Marine Response Corporation, in Burnaby, BC. There were special equipment demonstrations and some 22 exhibitors at the Response Organization's equipment depot.

The Administrator's marine consultant attended at the ECRC facility in Donovan's Industrial Park near St. John's, Nfld. The RO advised that the depot has a high response capability at the Tier 3 level (2,500 tonnes) within 18 hours after notification of an oil spill. The RO depot comprises a mix of specialized oil spill response equipment to meet the capability for which it is certified. The inventory includes booms, skimmers, boats, sea-trucks, containment barges and other storage tanks for recovered waste oil. There is also a large amount of shoreline clean-up treatment equipment and mobile command communication units. The personnel of the RO Centre work closely with federal, provincial, local authorities and various sectors of the oil industry.

The consultant also met with officers of the CCG in St. John's. The Coast Guard may respond to a marine oil spill incident as the lead agency, or it may provide support of monitor to another person leading the response.

The CCG's environment response equipment storage facility in St. John's maintains a large stockpile of clean-up equipment and containment barges and auxillary equipment to contain and recover oil at sea or from beaches. The equipment used in offshore operations by CCG personnel is standarized across the

country. This standardization reduces training requirements. It provides for deployment of resources to react to spills anywhere in Canada.

The Administrator is interested in the continuing cooperation between CCG and the response organizations, in all regions of Canada, and in their respective roles and responsibilities regarding oil spill pollution prevention, preparedness and response.

5.6 On-Scene Commander Course

The Administrator attended the On-Scene Commander Course at the CCG College in Cape Breton in February 2, 2001. As a presenter, he spoke about the roles and responsibilities of the Administrator of the SOPF. He also participated as a panel member in a discussion about the Canadian marine oil spill response regime.

All the presenters made comprehensive and insightful presentations. There were informative speakers from the CCG, Environment Canada, the Canadian marine industry and other relevant organizations. The presentations and the case histories covering international oil tanker incidents were invaluable training experiences. The representative from ITOPF, together with other marine consultants from the United Kingdom, and presenters from the United States Coast Guard and du Centre de Documentation de Recherche et d'Expérimentations sur les Pollutions Accidentelles des Eaux (Brest) (CEDRE), of France, gave the On-Scene Commander Course a meaningful international perspective.

The On-Scene Commander Course is designed for CCG officers and operational managers of industry. It is essentially on-site coordination and the development of clean-up strategies that are necessary to respond effectively to an oil spill up to the international tier 3 response capability (i.e. maximum quantity of oil spilled at 2,500 tonnes). Under the tier 3 criteria, the equipment and resources must be deployed to the affected operating environment within 18 hours after notification of an oil spill.

The oil spill scenario used for training was located in the Bay of Fundy near the Canada and United States boundary. It included a simulation exercise of a grounded oil barge. Throughout the day of the exercise, the controllers complicated matters by providing various operational and environmental inputs. They inserted a host of local community concerns calling for immediate resolution.

The On-Scene Commander Course which is held each year at the CCG College offers an opportunity for representatives from government agencies and the marine industry to meet and work together. The Administrator very much appreciates CCG's invitation for him to participate in this course.

5.7 International Oil Spill Conference

The Administrator attended the "2001 International Oil Spill Conference" in Tampa, Florida, sponsored by ExxonMobil and Marathon Oil Company. The central theme of the 17th biennial international conference was "Global Strategies for Prevention, Preparedness, Response and Restoration".

The conference provided an international forum for participants from 50 countries to discuss thoughtful and outstanding perspectives on various dimensions of oil spills. An entire session was dedicated to spill prevention. In addition, over two hundred exhibits of materials, equipment and services from US and foreign companies, institutions and government agencies involved in the manufacture, sale and use of products of the oil industry were on display in the conference trade exhibition.

The conference gave the Administrator the opportunity to continue his contacts with Canadian ROs, the CCG, USCG, IOPC Funds, international and industry officials and consultants.

5.8 Erika Claims Handling Office

While attending the October 23 to 27, 2000, sessions of the 1992 IOPC Fund Assembly, the Administrator took the opportunity to visit the *Erika* Claims Handling Office in Lorient, Morbihan, France.

The P&I Club, Steamship Mutual, and the 1992 IOPC Fund jointly established the Claims Handling Office in Lorient. It was opened to serve as a focal point for claimants and the technical experts engaged to examine

claims for compensation. Some 400 kilometers of coastline was affected, and the number of claims for compensation were expected to be large and expensive.

The Administrator's visit to the Claims Office and to the site of the oil pollution provided him with first-hand observation of the overall situation. It continues to assist him, as Head of the Canadian delegation, to appreciate more fully the issues related to the admissibility of claims and the determination of the initial levels of compensation payments. The *Erika* incident has resulted in the Administrator having to direct large payments out of the SOPF to the 1992 IOPC Fund this year.

At the claims handling office the Administrator was briefed by management officials on the IOPC Fund's procedures and the documentation used for claims from the various economic sectors.

Accompanied by a local IOPC Fund marine surveyor, the Administrator also attended in the vicinity of Le Croisic and Guerande, Loire Atlantique, where efforts had been taken to minimize the impact of the oil spill on the saltpans in the rich marshlands. Water intake for salt production from the saltpans must not be contaminated with oil. The area produces a high quality sea salt used in cooking, which is in great demand.

The Administrator also observed shoreline clean-up activities near La Turballe. Oil was still being cleaned from rock faces along the shore by high pressure washing. Much of the beach clean-up had been completed. But in the less accessible areas, there still remained oil pollution, for example, in areas along the rugged shore between La Baule and Le Croisic in the Department of Loire-Atlantique.

Across from Le Croisic there is an oyster cultivation location that was in the way of the oil spill.

Large quantities of shellfish are harvested in many of the affected areas along the west coast of France. It is also a beautiful vacation resort and the site of a very significant tourism industry.

The impact on those directly affected by an oil spill is hard for others to imagine.

5.9 International Tanker Owners Pollution Federation Limited

During the year the Administrator attended on ITOPF officials in London to discuss oil spill response measures, cleanup and compensation claims.

5.10 Canadian Maritime Law Association

The Administrator values his contacts with the Canadian Maritime Law Association and continues to dialogue with members.

6. SOPF's Liabilities to the International Funds

6.1 1969 CLC and 1971 IOPC

Canada first became a Contracting State to the international Conventions on May 24, 1989. These two Conventions were the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (1969 CLC) and the 1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (1971 IOPC Fund Convention).

Some of the major incidents involving the 1971 IOPC Fund since 1989 include *Haven* (Italy, 1991), *Aegean Sea* (Spain, 1992), *Braer* (UK, 1992), *Sea Prince* (Republic of Korea, 1995), *Sea Empress* (UK, 1996), *Nakhodka* (Japan, 1997), and *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997).

The SOPF now has contingent liabilities in the 1971 IOPC Fund for oil spill incidents prior to May 29, 1999. The SOPF will pay these as they mature. It has no responsibility for any administrative costs after that date. Two incidents have very large total claims: *Aegean Sea* (Spain, 1992) and *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997). The SOPF's potential maximum aggregate liability is approximately $6.5 million for these two incidents.

6.2 1992 CLC and 1992 IOPC

On May 29, 1999, Canada acceded to the 1992 CLC and the 1992 IOPC Fund Convention. These two Conventions apply only to spills of persistent oil from sea-going tankers.

The 1992 IOPC Fund Assembly decides the total amount that should be levied each year to meet general operating expenses and anticipated compensation payments in major incidents. The required levy per tonne is calculated by the IOPC Secretariat. The SOPF receives an invoice from the 1992 IOPC Fund based on the calculated levy multiplied by the total amount of Canada's "contributing oil."

Under SOPF regulations the reporting of imported and coastal movements of "contributing oil" is mandatory by persons receiving more than 150,000 tonnes during the previous calendar year.

Reports must be received by the SOPF not later than February 28 of the year following such receipt. In early January of each year the Administrator writes to each potential respondent explaining the process and providing the necessary reporting form. All the completed forms are then processed to arrive at a consolidated national figure that is, in turn, reported to the 1992 IOPC Fund. Currently there are 10 respondents who report. They represent organizations in the oil (refining and trans-shipment operations) and power generation industries.

The *Erika* incident (France, 1999) will provide the SOPF with its first test of the 1992 IOPC regime, where compensation payable will probably reach the 1992 IOPC limits.

The SOPF's payment to the 1992 IOPC Fund for the *Erika* incident might be approximately $10.5 million. In 2000/01 the Administrator directed payment of $5,933,354.58 to the 1992 IOPC Fund for the *Erika* Major Claims Fund.

The SOPF is also liable to pay ongoing contributions to the 1992 IOPC Fund's General Fund and for other 1992 IOPC Fund major incidents happening after May 29, 1999. However, Canada will have no responsibility to the 1992 Fund for any incidents or administrative costs prior to May 29, 1999.

Since 1989, the SOPF has paid the IOPC Funds $27,231,851.29, as listed in the table below. This shows the "call" nature of the IOPC Funds. Contributions and levies are driven by claims, and how they are assessed.

1971 and 1992 IOPC Funds

Fiscal Year	SOPF's Contributions ($)
1989/90	207,207.99
1990/91	49,161.28
1991/92	1,785,478.65
1992/93	714,180.48
1993/94	4,927,555.76
1994/95	2,903,695.55
1995/96	2,527,058.41
1996/97	1,111,828.20
1997/98	5,141,693.01
1998/99	902,488.15
1999/00	273,807.10
2000/01	6,687,696.71
Total	**27,231,851.29**

7. Financial Summary

Income

Balance forward from March 31, 2000		$295,522,358.23	
Interest credited (April 1, 2000 – March 31, 2001)		16,578,929.96	
Refund of settlements (recoveries):			
Solon of Athens	$4,028.24		
Princess No. 1	10,000.00		
	$14,028.24	14,028.24	
Total Income			**$312,115,316.43**

Expenditure

Pursuant to Sections 706 and 707 of the *CSA*, the SOPF paid out at the direction or request of the Administrator the following:

Administrator fees	$ 99,000.00		
Legal fees	57,288.60		
Professional services	144,292.85		
Secretarial services	52,083.78		
Travel and hospitality	56,898.62		
Printing	9,851.03		
Occupancy	54,601.65		
Office expenses	12,863.47		
Total expenses		$ 486,880.00	

Pursuant to Sections 710 and 711 of the *CSA* the Administrator paid Canadian claims established in the total amount of:

131,585.26

Pursuant to Section 701 of the *CSA* the Administrator directed the following payments out of the SOPF to the 1992 IOPC Fund:

Erika Major Claims Fund	$5,933,354.58		
General Fund	754,342.13		
Total payments to the 1992 IOPC Fund		6,687,696.71	
Total expenditure from the SOPF			(7,306,161.97)
Balance in SOPF as at March 31, 2001			**$304,809,154.46**

Appendix A: The International Compensation Regime

Canada is a Contracting State in the current international regime to compensate claimants for pollution damage caused by spills from oil tankers based on Conventions adopted under the auspices of the IMO.

The CLC

The 1969 and 1992 CLC govern the liability of oil tanker owners for oil pollution damage. The shipowner is normally entitled to limit his liability to an amount that is linked to the tonnage of his ship. The source of compensation money comes from insurance (P & I Club).

Under the 1969 CLC, the shipowner is deprived of the right to limit his liability if the incident occurred as a result of the owner's actual fault or privity. Jurisprudence provides reasonable prospects for breaking the shipowner's right to limit liability under this test.

Under the 1992 CLC, claims for pollution damage can be made only against the registered owner of the tanker or his insurer. The shipowner is deprived of the right to limit his liability only if it is proved that the pollution damage resulted from the shipowner's personal act or omission, committed with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result. This new test makes it practically impossible to break the shipowner's right to limit liability. The shipowner's limit of liability is higher in the 1992 CLC than in the 1969 CLC.

Figure 1, Appendix D, shows the limits of liability.

The IOPC Fund Conventions

Under the IOPC Fund Conventions, which mutualize the risk of oil pollution from tankers, the IOPC pays a supplementary layer of compensation to victims of oil pollution damage in IOPC Fund – Contracting States that cannot obtain full compensation for the damage under the applicable CLC. The 1971 and 1992 IOPC Fund Conventions are supplementary to the 1969 CLC and the 1992 CLC respectively. The source of money is the levies on oil receivers in Contacting States, collected retrospectively. Canada is the exception, where the SOPF pays all Canadian contributions to the IOPC Funds.

The compensation payable by the 1971 IOPC Fund for any one incident is limited to 60 million Special Drawing Rights (SDR) (about $120 million), including the sum actually paid by the shipowner or his insurer under the 1969 CLC. The maximum amount payable by the 1992 IOPC Fund for any one incident is 135 million SDR (about $270 million), including the sum actually paid by the shipowner or his insurer and any sum paid by the 1971 Fund.

Figure 1, Appendix D, shows compensation available from IOPC Fund.

Contracting States

Contracting States, as of January 24, 2001, to the 1969 CLC and the 1971 IOPC Fund Convention and the 1992 IOPC Protocols are listed in Appendix E and Appendix F.

Principal Changes

In the 1992 CLC and the 1992 IOPC Fund Convention, the underlying principles remain. The principal changes introduced by the 1992 Protocols are shown in Appendix D.

Appendix B: The 1971 IOPC Fund – Administrative Council and Assembly Sessions

The 63rd Executive Committee – April 3, 2000

The Chairman of the Executive Committee, Dr. Matteo Baradà, (Italy) attempted to open the 63rd session of the Executive Committee on April 3, but the Committee failed to achieve a quorum.

The 5th Extraordinary Assembly – April 3, 2000

The Chairman, Mr. Paul Czerwinski, (Poland) attempted to open the session to deal with the items on the agenda of the Executive Committee's 63rd session, but in view of the fact that no quorum was achieved he concluded the 5th Extraordinary Assembly meeting. The items on the agenda were referred to and dealt with by the Administrative Council during its 1st session.

The 1st Administrative Council - April 3 to 6, 2000

The items on the agenda of the Executive Committee's 63rd session were dealt with by the Administrative Council.

The Administrative Council reviewed the recent developments of outstanding incidents involving the 1971 IOPC Fund, including these major occurrences:

Aegean Sea (1992)

The Greek OBO *Aegean Sea* (57,801 gross tons) grounded off the coast of northwest Spain, the ship was loaded with approximately 80,000 tonnes of crude oil. After a major fire onboard, the ship was declared a total loss. Extensive clean-up operations were carried out at sea and onshore.

Negotiations continue between the 1971 IOPC Fund and the Spanish Government respecting substantial private and fishery related claims. This is the oldest outstanding claim in the 1971 IOPC Fund. Claims presented before the criminal and civil courts in La Coruña total approximately £143 million.

The Director was instructed to continue working with Spain towards formulating the elements of a global settlement.

Braer (1993)

The Liberian tanker *Braer* (44,989 gross tons) grounded south of the Shetland Islands and was subsequently declared a total loss. The ship was laden with 84,000 tonnes of North Sea crude oil. Both the cargo and bunkers spilled into the sea. There were substantial claims for compensation related to the closing of the fishery, damage to property, farming and tourism activities.

In 1995 the Executive Committee suspended further payments of compensation, because of the prospect that the total amount of the outstanding approved claims might exceed the limits of the 1971 IOPC Fund. Early in the incident certain claims, approved at very large amounts, were paid in full with no prorating. The suspension of full payment is still in operation.

The Convention provides for equality among claimants – not paying some claims in full and others partially.

Sea Empress (1996)

The Liberian tanker *Sea Empress* (77,356 gross tons) which was laden with 130,000 tonnes of crude oil ran aground in the approaches to Milford Haven, Southwest Wales. It is estimated that 73,000 tonnes of oil were released as a result of the incident.

Nisso Amorgos (1997)

The Greek tanker *Nisso Amorgos* (50,563 gross tons), laden with 75,000 tonnes of Venezuelan crude, grounded in the Maracaibo Channel in the Gulf of Venezuela. Some 3,600 tonnes of crude oil was spilled.

Payments by the 1971 IOPC Fund are still limited to 25 per cent of the loss or damage actually sustained by each claimant. This limitation is due to the remaining uncertainty as to the total amount of claims arising out of the incident.

The shipowner and the Gard P&I Club reserve the right to seek exoneration from liability for the incident. This is based on the alleged negligence of a government, or other authority, responsible for navigational aids.

The 1971 IOPC Fund has followed the court proceedings, because of the potential to take recourse action against Venezuela .

The 2nd Administrative Council - October 24 to 27, 2000

The 2nd session of the Administrative Council, acting on behalf of the 23rd Session of the Assembly of the 1971 IOPC Fund, was opened by Mr. V. Knyazev (Russian Federation). In addition to other Assembly agenda items, the Administrative Council reviewed the following items:

Winding up of the 1971 Fund

The Council noted that the Diplomatic Conference of September 25-26, 2000 adopted a Protocol amending Article 43.1 of the 1971 Fund Convention.

As a consequence, the 1971 Fund should cease to be in force when the number of Contracting States falls below 25 **or** one year after the total quantity of contributing oil received in the remaining Contracting States falls below 100 million tonnes.

By September 2001, the total quantity of contributing oil will have decreased to 48 million tonnes and may fall to 8 million tonnes by the end of 2001.

It is predicted, and on the basis of the Protocol above, the 1971 Fund Convention should cease to be in force by late 2001, and by the summer of 2002 at the latest.

The Director proposed buying insurance cover for the 1971 Fund's future liability until it ceases to be in force.

The Council authorized the Director to purchase insurance covering any liabilities of the 1971 Fund for compensation and indemnification up to 60 million SDR per incident.

Contingent Liabilities

There are contingent liabilities of the 1971 IOPC Fund estimated at £241 824 000 regarding 19 incidents as at December 31, 1999. All these claims may not necessarily mature.

Financial Statements and Auditor's Report

The Auditor's Report placed an unqualified opinion on the financial statements for 1999. The auditor stated that the adoption of the September 2000 Protocol, and the fact that insurance cover is being arranged for future incidents, would considerably reduce the Auditor's concerns in respect to the 1971 IOPC Fund's financial viability.

Budget for 2001 and Assessment of Contributions to the General Fund

The 1971 IOPC Fund 2001 budget for administrative costs is £1 045 833.

Assessment of Contributions to Major Claims Funds

The Administrative Council decided that a levy in the form of 2000 contributions should be made to the *Nisso Amorgos* Major Claims Funds in the amount of £25 million.

Note: the Canadian share of this £25 million is approximately $1.8 million and, to the extent invoiced, shall be paid from the SOPF.

Non-Submission of Oil Reports

The Council noted that for a number of States, the reports for several years were outstanding. The situation is very unsatisfactory.

Incidents Involving the 1971 IOPC Fund

Aegean Sea (1992)

A provisional agreement on the admissible quantum of the established claims was reached on October 2, 2000. The agreed amount was £44 million out of the claimed aggregate amount of £178 million.

There exists differences of opinion between the Spanish State and the 1971 IOPC Fund on two legal issues: (a) the distribution of liabilities between the State and the shipowner/UK Club/1971 IOPC Fund, and (b) the question of whether the actions brought by a number of claimants in the civil courts were time-barred.

The Administrative Council instructed the Director to continue the discussions with the Spanish Government.

Braer (1993)

Claims pending in court in April 2000 totalled £7.6 million and the claims approved but not paid totalled £5.8 million. In May and June 2000, the 1971 IOPC Fund resumed payments of compensation by paying 40 per cent on the claims that had been approved but not paid. There is only approximately £3.7 million available for further payment.

Keundong No. 5 (1993)

Now before the Court of Appeal (Republic of Korea) is a lower court's judgment (Yosu Fishery Co-operative) respecting, *inter alia*, the decision to allow compensation for pain and suffering, apparent arbitrary methods used to determine compensation and the decision to award compensation to non-licensed fishermen

Sea Empress (1996)

Payments have been made to 798 claimants totalling £29.5 million. The total amount of outstanding claims is approximately £12 million.

The 1971 IOPC Fund is currently finalizing the claim document in a recourse action against the Milford Haven Port Authority for negligence in relation to safe navigation within the Haven and its approaches.

Nakhodka (1997)

The Russian tanker *Nakhodka* (13,159 gross tons), carrying 19,000 tonnes of medium fuel oil, broke in two sections during a severe storm in the Sea of Japan. Some 6,200 tonnes of oil were spilled, causing heavy contamination of the shoreline.

The total compensation payments to claimants amount to £72.2 million as at October 16, 2000.

The 1971 IOPC Fund and the 1992 IOPC Fund have made payments. Since the rate of conversion into yen has not been fixed, there is the prospect of possible overpayment by the 1971 IOPC Fund.

Note: the SOPF is liable to pay contributions in the 1971 IOPC Fund only.

Nissos Amorgos (1997)

A claim had been presented by six shrimp processors and 2,000 fishermen who maintain that a downturn in catches of shrimps in 1998 was caused by the oil spill.

The Council decided that this claim was admissible in principle, but stated that in quantifying any losses attributable to the *Nissos Amorgos* incident, account should be taken of other factors as reflected in normal variations from year to year in shrimp catches.

The Council decided to maintain the level of payments at 25 per cent of the loss or damage actually sustained by each claimant, in view of the uncertainty of the total amount of claims.

Pontoon 300 (1998)

The barge *Pontoon 300* (4,233 gross tons) sank in heavy seas on January 8, 1998, off the United Arab Emirates. It is estimated that 8,000 tonnes of intermediate fuel oil was spilled. The oil spread over 40 kilometers of coastline, affecting four Emirates.

A claim for £39 million was presented by the Municipality of Umm al Quwain for, *inter alia*, environmental damages.

Some £31 million of the claim relates to alleged losses of fish stocks and other marine resources, including mangroves. The estimation of the damage appears to be based upon theoretical models.

The Council noted that the Director had pointed out to the Municipality that claims for environmental damage were not admissible.

The 3rd Administrative Council – January 29 to 30, 2001

The 3rd session of the Administrative Council, acting on behalf of the 6th Extraordinary Session of the Assembly of the 1971 IOPC Fund, was opened by Mr. V. Knyazev (Russian Federation).

Incidents Involving the 1971 IOPC Fund

Nissos Amorgos (1997)

The Administrative Council noted, with respect to a claim for £16.8 million presented by shrimp fishermen and processing companies, that a settlement agreement had been concluded on December 1, 2000, to the effect that the portion of the claim that was attributable to the *Nissos Amorgos* incident amounted to £10.8 million.

The Council expressed the hope that the claim situation before the courts would continue to improve thus allowing the Council to increase substantially the level of payments.

Sea Empress (1996)

The United Kingdom Government recently reached settlement of its claim with the 1971 IOPC Fund in respect of clean-up operations. The UK delegation stated that important lessons were learned, in particular the need for thorough record-keeping of events and the importance of following the Fund's criteria with regard to the admissibility of claims for at-sea recovery operations. Despite the ranking of the oil spill as one of the biggest on record, the total claims for pollution damage remained well within the 1971 IOPC Fund limit.

IOPC Fund's Web Site

The following is the IOPC Fund's Internet address:

www.iopcfund.org

The 4th Administrative Council – March 15, 2001

The 4th session of the Administrative Council, acting on behalf of the 7th Extraordinary Session of the Assembly of the 1971 Fund, was opened by Mr. V. Knyazev (Russian Federation).

1971 IOPC Fund Incidents

Braer (1993)

The Council was advised that the 1971 IOPC Fund continues to be successful against claimants in the law courts of Scotland.

It was noted that there is approximately £2.4 million remaining available to pay compensation. There still remains £3.7 million unpaid on certain claims previously settled. All other settled claims were paid in full. In addition, there are claims of £4.3 million pending in court.

It was noted that even if the 1971 IOPC Fund is successful in having all the pending claims in court dismissed, there is still not enough money available in the IOPC Fund to pay all remaining settled claims in full. The Convention provides that all claimants are to be treated equally.

Nissos Amorgos (1997)

In light of developments, the Council decided to increase the level of payments to 40 per cent and to authorize the Director to increase that level to 70 per cent when the 1971 Fund's total exposure in the incident fell below $100 million. The Council also authorized the Director to increase the Fund's level of payments up to a level of between 40 per cent and 70 per cent if and to the extent the actions withdrawn from the courts would allow it.

Claims were time-barred on February 28, 2000.

Sea Prince (1995)

In July 1995, the Cypriot tanker *Sea Prince* (144,567 gross tons) grounded near the Republic of Korea. Some 5,000 tonnes of Arabian crude oil was spilled as a result of the grounding.

The Council supported the Director's recommendation to make payments to the shipowner, notwithstanding that the related claims had been previously rejected by the Fund, as well as by the Korean Court in the limitation proceedings. The Director advised that he changed his mind based on recent additional information. The IOPC Fund also accepted a local expert's view contrary to the views of ITOPF.

Aegean Sea (1992)

The Director informed the Council that discussions had been held recently with the Spanish Government, that considerable progress had been made and that he hoped that a global settlement proposal could be presented at the next session of the Assembly or Administrative Council.

Appendix C: The 1992 IOPC Fund – Executive Committee and Assembly Sessions

The 1992 IOPC Fund Executive Committee held six sessions during the year. The 7th, 8th and 9th session was under the chairmanship of Professor Lee Sik Chai (Republic of Korea). The Director, Mr. Måns Jacobsson, chaired the 10th session. The 11th session was convened under the chairmanship of Capt. Luis Díaz-Monclús (Venezuela), and the 12th session was chaired by Mr. G. Sivertsen (Norway).

The 4th Extraordinary Session of the Assembly, the 5th Session of the Assembly and the 5th Extraordinary Session of the Assembly were held under the chairmanship of Mr. W. Oosterveen (Netherlands).

The 7th Executive Committee – April 3 to 6, 2000

For the *Nakhodka* incident claims, the Committee increased the level of the 1992 IOPC Fund's payment from 60 to 70 per cent of the loss or damage actually sustained by the respective claimants.

The 4th Extraordinary Session of the Assembly – April 4 to 6, 2000

Assessment of Contributions

The total amount of the claims arising out of the *Erika* incident are expected to reach the 1992 IOPC Fund's limit of 135 million SDR, approximately $270 million. Therefore, in order that sufficient funds are available to allow prompt payments of compensation, the Assembly decided to levy contributions of £40 million to the *Erika* Major Claims Fund as 1999 contributions, for payment by September 1, 2000.

European Commission's White paper on Environmental Liability

The Assembly agreed that the Director should present comments on behalf of the 1992 IOPC Fund. In his submission he should remain neutral on political issues and emphasize the positive aspects of the global regime. The European Commission should be asked to ensure that any action it proposes does not prejudice or undermine the functioning of the 1992 IOPC regime.

Note: the European Commission's White Paper on Environmental Liability was referred to in the SOPF 1999 – 2000 Annual Report, at page 37.

Establishment of the 3rd Intersessional Working Group

The Assembly decided to establish an intersessional Working Group which would meet on July 6, 2000 and report to the Assembly in October. The mandate is to: (a) exchange views, without drawing conclusions, regarding the need to change the IOPC Fund regime; and, (b) draw up a list of issues for further study.

The 2nd Meeting of the Second Intersessional Working Group – April 5, 2000

The Working Group first met in April 1999 to consider issues relating to the definition of "ship" as laid down in the 1992 CLC and the 1992 IOPC Fund Conventions. It made its first report to the 4th Assembly in October 1999. The Working Group had concluded that an unladen tanker falls within the definition of "ship" during any voyage after the carriage of a cargo of persistent oil. However, an unladen tanker falls outside the definition if it is proved there is no residue of such carriage onboard.

In the October 1999 Assembly, an additional paper (co-sponsored by Canada) arguing against the Working Group's conclusion, was submitted by the UK *et al*. Consequently, the Working Group was reconvened to meet in April 2000.

At the April 2000 meeting the Working Group considered a paper by the Oil Companies International Marine Forum (OCIMF), which supported the Working Group's conclusions. OCIMF agrees that the definition of "oil" should be used in a consistent manner throughout the Conventions and that the definition of "ship" and its proviso are conditional on this usage.

Many OCIMF members are significant contributors to the 1992 Fund. In the view of OCIMF, there are no uncertainties and ambiguities in the definitions. In addition, OCIMF submits that the interpretation, proposed in the UK *et al* paper, would, *inter alia*, add significant workload to administrative agencies, shipowners and the insurance industry.

There did not appear to be support for the UK *et al* position in this meeting.

The 8th Executive Committee – July 5 to 6, 2000

The 8th session of the Executive Committee was held primarily to consider the *Erika* incident.

Erika (1999)

The Maltese tanker *Erika* (19,666 gross tons) broke in two in the Bay of Biscay, France, on December 12, 1999. The tanker was carrying a cargo of 31,000 tonnes of heavy fuel oil. Approximately 19, 800 tonnes of oil was spilled as the ship sank. The sunken bow section contained about 6,400 tonnes of heavy fuel oil and the stern section a further 4,700 tonnes.

Operations to remove the oil from the wreck of the *Erika* began on July 3, 2000. Many beaches have been re-opened to the public.

The Committee took note of the findings of a French Government study on the extent of the damage caused by the *Erika* incident on the tourism industry. In the study it was estimated that the total amount of the admissible claims would fall within the range of £80 to £150 million.

The Canadian delegation noted that caution shall have to be exercised in the payment of claims, if there is a risk that the total amount might exceed the limit of compensation available (135 million SDR) - $270 million approximately. In light of Article 4.5 of the 1992 Fund Convention, it is necessary to strike a fine balance between paying compensation as promptly as possible and the need to avoid an over-payment situation. It was noted that the difficulties experienced in the *Braer* incident should be avoided. It was decided that payments should, for the time being, be limited to 50 per cent of the amount of the loss or damage actually sustained by the individual claimant, as assessed by the 1992 IOPC Fund's experts.

The *Erika* owner's limitation amount under the 1992 CLC is $18,600,000 approximately. The 1992 IOPC Fund contributors are liable to pay the balance - $251,400,000, approximately.

The French Government established a procedure with a French development bank where claimants could obtain advance payments for claims approved by the 1992 IOPC Fund. The government also introduced a scheme to provide emergency payments in the fishery sector.

Total Fina, the Charterer of the *Erika*, had decided to stand last in line to be paid regarding the removal of oil from the wreck, the collection and disposal of oily waste from the clean-up operations, its work in the beach clean-up, and the cost of a tourism publicity campaign.

The French Government also agreed to stand at the end of the line (just before any claims by Total Fina) to be paid for costs incurred by the French state.

The Third Intersessional Working Group (First Meeting)

The third intersessional working group held its first meeting under the chairmanship of Mr. Alfred Popp Q.C. (Canada) on July 6, 2000.

A full day's discussion was insufficient to deal with all the issues tabled by delegations. A list of issues for further consideration will be presented to the Assembly at its 5th Session in October 2000.

The 9th Executive Committee – October 23 to 27, 2000

The Executive Committee considered eight individual incidents that have given or may give rise to claims against the 1992 IOPC Fund since the Committee's 4th session, including the *Erika* incident.

Erika (1999)

Operations to remove the oil remaining in the *Erika* wreck were carried out from June to September 2000. No significant quantities of oil escaped during the oil removal operations.

In view of the remaining uncertainty about the total amount of the admissible claims, the Committee decided that the payments of the 1992 IOPC Fund should be limited, for the time being, to 50 per cent of the proven loss or damage actually sustained by an individual claimant.

A number of public bodies and private entities have taken legal action in France against Total Fina. Also, legal action has been taken against the *Erika's* liability insurer, the vessel's management company, and the classification society.

The classification society, RINA, has taken legal action in Italy against the 1992 IOPC Fund requesting a declaration that RINA was not liable for the incident. The 1992 IOPC Fund has taken recourse action in France against the classification society.

The 10th Executive Committee – October 27, 2000

The Director opened the session and the Committee elected Mr. G. Sivertsen (Norway) to hold office until the end of the next regular session of the Assembly. There was no other business.

The 5th Assembly – October 23 to 27, 2000

Revision of Limits in the 1992 Conventions

The Assembly was informed that the Legal Committee of the IMO took a decision on the amendment to the limits of maximum compensation, as proposed by a number of Contracting States. The legal Committee adopted two Resolutions amending the limits laid down in the 1992 Civil Liability Convention and the 1992 Fund Convention by 50.37 per cent.

As a result, the maximum aggregate amount available for compensation under the 1992 Conventions would be 203 million Special Drawing Rights (SDR) (approximately $406 million – giving the SDR a nominal value of $2.00 for convenience). These amendments shall enter into force on November 1, 2003, unless prior to May 1, 2002, a quarter or more of the Contracting States have communicated to IMO that they do not accept the amendments. The current maximum aggregate amount available for compensation is $270 million.

Election of the Executive Committee

Canada was re-elected as a member of the Executive Committee to hold office until the next regular session of the Assembly in October 2001.

Report of the Third Intersessional Working Group

The Committee considered the report of the Working Group's first meeting held July 6, 2000. The Assembly noted that issues considered to date included: (1) ranking of claims, (2) uniform application of the Conventions, (3) sanctions for failure to submit oil receipt reports, (4) dissolution and liquidation of the Fund, (5) maximum compensation levels (6) weighting of contributions according to the quality of ships used for the transport of oil, (7) environmental damage. The Assembly expressed its gratitude for the work achieved and instructed the Working Group to continue under the following revised mandate:

> *"(a) to hold an exchange of views concerning the need for and possibilities of improving the compensation regime established by the 1992 Civil LiabilityConvention and the 1992 Fund Convention.*
> *(b) to continue the consideration of issues identified by the Working Group as important for the purpose of improving the compensation regime and to make appropriate recommendations in respect of these issues; and*
> *(c) to report to the next regular session of the Assembly on the progress of its work and make recommendations as to the continuation of the work."*

The Working Group will meet during the weeks of March 12 and June 25, 2001.

Report of the Second Intersessional Working Group

This Working Group had been reconvened in April 2000 to give further consideration to the circumstances in which an unladen tanker would fall within the definition of "Ship", as laid down in the 1992 CLC and the 1992 IOPC Fund Convention. The Working Group confirmed its conclusion that an unladen tanker fell within the definition during any voyage after the carriage of a cargo of persistent oil, but fell outside the definition if it was proved that it had no residues of such carriage on board. It was generally accepted at the April 2000 meeting that the definition of "oil" in Article 1.5, which is clearly restricted to "persistent hydrocarbon mineral oil", was paramount.

It was noted in April 2000 that the final decision regarding the definition of "Ship" rested with the national courts in Contracting States. The Assembly noted the Second Intersessional Working Group had finished its work. The Assembly endorsed the Working Group's conclusions.

1999 Financial Statements and Auditors Report and Opinion

In 1999 the administrative cost of running both Funds was £1 707 052. The 1992 Fund's share was £815 304.

Canada became a Contracting State to the 1992 Fund Convention on May 29, 1999. No contributions were due to the 1992 Fund in 1999 from Canada.

Contingent Liabilities

There are contingent liabilities of the 1992 Fund estimated at £195 809 000 in respect of five incidents as at December 31, 1999. Three of these incidents took place after Canada became a Contracting State on May 29, 1999, with an aggregate contingent liability of £109 778 000.

Note: The SOPF will be liable to pay the Canadian share of this latter amount as it matures.

2001 Budget and Assessment of Contributions to General Fund

The Assembly decided to levy contributions to the General Fund for a total of £7.5 million, due for payment on March 1, 2001.

Note: The Canadian share of approximately $747 000 shall be paid by the SOPF.

Assessment of Contributions to Major Claims Funds

For the *Erika* incident, some £90 million may be payable by the 1992 Fund by March 1, 2002. The Director proposed that a levy in the form of 2000 contributions should be made to the *Erika* Major Claim Fund for £50 million. The Assembly decided that £25 million re *Erika* should be due for payment by March 1, 2001, and that the remainder of the levy (£25 million) should be deferred.

Note: The SOPF is liable to pay the Canadian share here, as it is in the General Fund.

In August, 2000, the SOPF paid the first Canadian contribution for the *Erika* incident in the amount of approximately $3.6 million. (Levied in April 2000.) In February, 2001, the SOPF made a second payment for the *Erika* incident in the amount of approximately $2.3 million.

The 11th Executive Committee – January 29 to 30, 2001

Erika (1999)

A new study was carried out within the French Ministry of Economy, Finance and Industry. The French study concludes that the total amount of the admissible claims would reach FFr 1600 million (£150 million) excluding Total Fina and the French State claims.

On the other hand, the Committee was also informed that a third party study was recently reported in the media. This study commissioned by L'association Ouest Littoral Solidaire (a group of three administrative regions: Bretagne, Pays de la Loire and Poitou-Charentes) set the amount of damage from the incident in the range of FFr 5500 – 6300 million (£527–603 million). Excluding Total and French state claims this would still leave a range of FFr 4340-5230 million. The Committee did not have a copy of this study and did not know the methods used for this assessment.

The Committee decided on estimated total admissible claims at approximately FFr 1800 million and increased the level of payments from 50 per cent to 60 per cent. This would amount to a $25 million increase, approximately. The Director informed the French media after the meeting.

It was noted that the French Ministry's study is based on the admissibility criteria of the 1992 Fund. However, the Fund's French lawyer had advised that the French courts might take a more extensive approach in their interpretation of the notion of "pollution damage", and that it is not possible to predict the consequences of such an approach.

The Committee noted that severe criticism had continued to be made against the 1992 IOPC Fund by French cabinet ministers other politicians and various other bodies.

Nakhodka (1997)

The Committee noted that the level of payments has increased to 80 per cent of the amount of the damage actually sustained by the individual claimants. It was expected that the 1992 IOPC Fund would make additional payments of £11.5 million shortly.

Note: Canada is liable for this incident in the 1971 IOPC Fund only.

SLOPS (2000)

The Greek–registered waste oil reception facility *Slops* (10,815 gross tons) sustained a fire and explosion on June 15, 2000, while at anchor in the port of Piraeus, Greece. The vessel was laden with 5,000 tonnes of oily water of which 1000 to 2000 tonnes was believed to be oil. A substantial quantity of the oil was spilled from the *Slops* causing extensive shoreline pollution.

The *Slops* was originally designed and constructed as a tanker, but converted in 1995 for exclusive use – permanently at anchor – as a waste oil storage and processing unit without propulsion machinery.

The Executive Committee had decided at its 8th session that the *Slops* should not be considered a "Ship" under the 1992 Conventions. This decision took into account an earlier Assembly decision that floating storage units (FSUs) and floating production, storage and offloading units (FPSOs) should be regarded as ships only when they carry oil as cargo on a voyage to or from a port or terminal outside the oil field in which they normally operate. Further, the Second Intersessional Working Group had also taken the view that there was no significant difference between the storage and processing of crude oil in the offshore industry and the storage and processing of waste oils derived from shipping.

The Greek clean-up contractor recently asked that the claim and the question of "Ship" be put to binding arbitration, as provided in Internal Regulation 7.3 of the Fund.

The Committee decided that, while the quantum of a claim would be appropriate to submit to arbitration, for example, it would be inappropriate to submit to arbitration the question of whether the governing bodies' interpretation of the definition was correct. If the claimant did not accept this position, he could take legal action against the 1992 IOPC Fund through the competent national court.

Note: It is understood that the utilization of a FSU is not contemplated in Canada at this time. However, the first Canadian FPSO will likely be located in the Terra Nova field off Newfoundland during the summer of 2001.

The 5th Extraordinary Session of the Assembly – January 30, 2001

At the 5th extraordinary session the Assembly was informed about the European Commission's proposal for a Regulation to set up a fund for the compensation for oil spills in European waters.

Under the proposed fund for Compensation for Oil Pollution in European waters (COPE), the amount of compensation available would be one billion Euros. This would include the amount payable under the 1992 Civil Liability Convention and the 1992 IOPC Fund Convention – that is, 135 million SDR ($270 million or 188 million Euros).

The EC considers that the 50 per cent increase of existing 1992 IOPC limits providing for a total 203 million SDR (300 million Euros or some $406 million) which should come into effect on November 1, 2003, is insufficient.

The COPE Fund would only be activated when a spill occurred in European Union waters when the total claim exceeded, or threatened to exceed, the maximum amount of compensation available from the 1992 IOPC Fund. The COPE Fund would be financed by European oil receivers according to procedures similar to those of contributors to the 1992 IOPC Fund. When the total costs were known there would be a bilateral financial settlement between the 1992 IOPC Fund and the COPE Fund, according to the EC proposal.

The IOPC delegations from European Union Member States expressed the view that any action within the European Union should not be detrimental to the IOPC global regime. The proposal had not yet been examined either by the European Parliament or by the EU Council of Ministers of the Member States.

Note: Canada, unlike other IOPC Contracting States, already has a third tier. The SOPF amount of approximately $134 million on top of the revised IOPC amount of $406 million, would result in approximately $540 million being available for a tanker spill in Canada after November 1, 2003.

The 12th Executive Committee – March 15, 2001

Erika (1999)

The Committee decided to maintain the level of payments at 60 per cent.

At March 8, 2001, there were 4,087 claims for £55 million. Some 2,350 claims (£20 million) had been assessed at £13 million.

The Canadian delegation requested information on the Mazars et Guérard report on damages resulting from the incident, prepared for L'association Ouest Littoral Solidaire (a group of three administrative regions: Bretagne, Pays de la Loire and Poitou-Charentes), given its potential importance in deciding the level of payments for claims. The French delegation undertook to provide further information as it became available.

Nakhodka (1997)

The Canadian delegation urged the Director to pursue recourse action. This suggestion was supported by other delegations.

The Third Intersessional Working Group – (Second Meeting)

The second meeting of the third intersessional Working Group was held on March 12 and 13, 2001. The Working Group continued the exchange of views concerning the need for, and possibilities of, improving the compensation regime.

Some matters under consideration by the Working Group are:

Maximum Compensation Levels

A majority of delegations were of the view that tacit amendment procedures in the Conventions should be revised, so as to allow an increase of the limits of liability at more frequent intervals. This should also provide an opportunity to reset the balance between the obligations of shipowners and receivers of contributing oil, which seems inequitable in the *Erika* incident.

European delegations generally expressed support for a proposed IOPC optional third-tier to obviate the need for a European "third-tier" fund as proposed by the EC. Industry and some non-European Union delegations expressed their reservations. The Japanese delegation did not support the proposal.

Test for "Breaking" Limitation of Liability

The Working Group discussed a French paper, which contends, *inter alia*, that the P&I Clubs rules makes it no longer worth the victim's while to prove the shipowner's fault. The document indicates that under the 1992 CLC test, as opposed to the 1969 CLC test, the victim would have no guarantee of compensation beyond the shipowner's limitation amount. The French say the insurer, by its rules, does not cover damage caused by the shipowner resulting from his personal act or omission, committed with intent or recklessly and with knowledge that such damage would probably result - which is the 1992 test for breaking the shipowner's right to limit liability.

It was noted that this aspect of the test for "breaking" limitations of liability will require further discussion with the P&I Clubs.

Recourse Action

The delegation from the Republic of Korea noted that with the 1992 test for breaking the shipowner's limit of liability, there is little room for recourse action. That delegation suggested consideration be given to reducing the kind of person that can claim the immunity under the Convention.

Others suggested that as regards the channelling provisions in Article III.4 of the 1992 CLC a difference should be made between the right of victims to claim compensation from the persons referred to in the provisions (e.g. charterers) and the 1992 Fund's right to take recourse action against these persons.

It was suggested that it might be possible to strengthen the Fund's position by including a provision giving explicitly the Fund the right to take recourse action, probably based on fault. It was generally considered that the 1992 Fund should take recourse action whenever appropriate, and that a firm policy by the Fund in this regard could be used against persons operating substandard ships.

Note: Claims for pollution damage under the CLC can be made only against the registered owner of the ship concerned. This does not preclude victims from claiming compensation outside the CLC from persons other than the owner. However, the 1969 CLC prohibits claims against the servants or agents of the owner. The 1992 CLC does the same, but also prohibits claims against the pilot, the charterer (including a bareboat charterer), manager or operator of the ship, or any person carrying out salvage operations or taking preventive measures.

Promoting Use of Quality Ships

The Canadian delegation continues efforts to see a revision of the present limits of liability in the 1992 CLC/IOPC Fund regime to achieve an equitable balance between the financial obligations of shipowners and receivers of oil, for oil spill incidents.

A French paper noted that an increase in the amount of the insurer's obligations under the Conventions would undoubtedly influence the quality of ships given P&I cover.

Appendix D: Changes Introduced by the1992 Protocols

- A special limit of liability for owners of small vessels and a substantial increase in the limitation amount. The limit is $5.97 million for a ship not exceeding 5,000 units of gross tonnage, increasing on a linear scale to $118.72 million for ships of 120,000 units of tonnage or over, using the value of the SDR at April 1, 2001.

- An increase in the maximum compensation payable by the 1992 IOPC Fund to $268.45 million, including the compensation payable by the shipowner under the 1992 CLC up to its limit of liability.

- A simplified procedure for increasing the limitation amounts in the two Conventions by majority decision taken by the Contracting States to the Conventions.

- An extended geographical scope of application of the Conventions to include the exclusive economic zone or equivalent area of a Contracting State.

- Pollution damage caused by spills of bunker oil and by cargo residues from unladen tankers on any voyage after carrying a cargo are covered.

- Expenses incurred for preventative measures are recoverable even when no spill of oil occurs, provided that there was a grave and imminent danger of pollution damage.

- A new definition of pollution damage retaining the basic wording of the 1969 CLC and 1971 IOPC Fund Convention with the addition of a phrase to clarify that, for environmental damage, only cost incurred for reasonable measures actually undertaken to restore the contaminated environment are included in the concept of pollution damage.

- Under the 1969 CLC the shipowner cannot limit liability if the incident occurred as a result of the owner's actual fault or privity. Under the 1992 CLC, however, the shipowner is deprived of this right only if it is proved that the pollution damage resulted from the shipowner's personal act of omission, committed with the intent to cause such damage or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

- Claims for pollution damage under the CLC can be made only against the registered owner of the ship concerned. This does not preclude victims from claiming compensation outside the CLC from persons other than the owner. However, the 1969 CLC prohibits claims against the servants or agents of the owner. The 1992 CLC does the same, but also prohibits claims against the pilot, the charter (including a bareboat charter), manager or operator of the ship, or any person carrying out salvage operations or taking preventive measures.

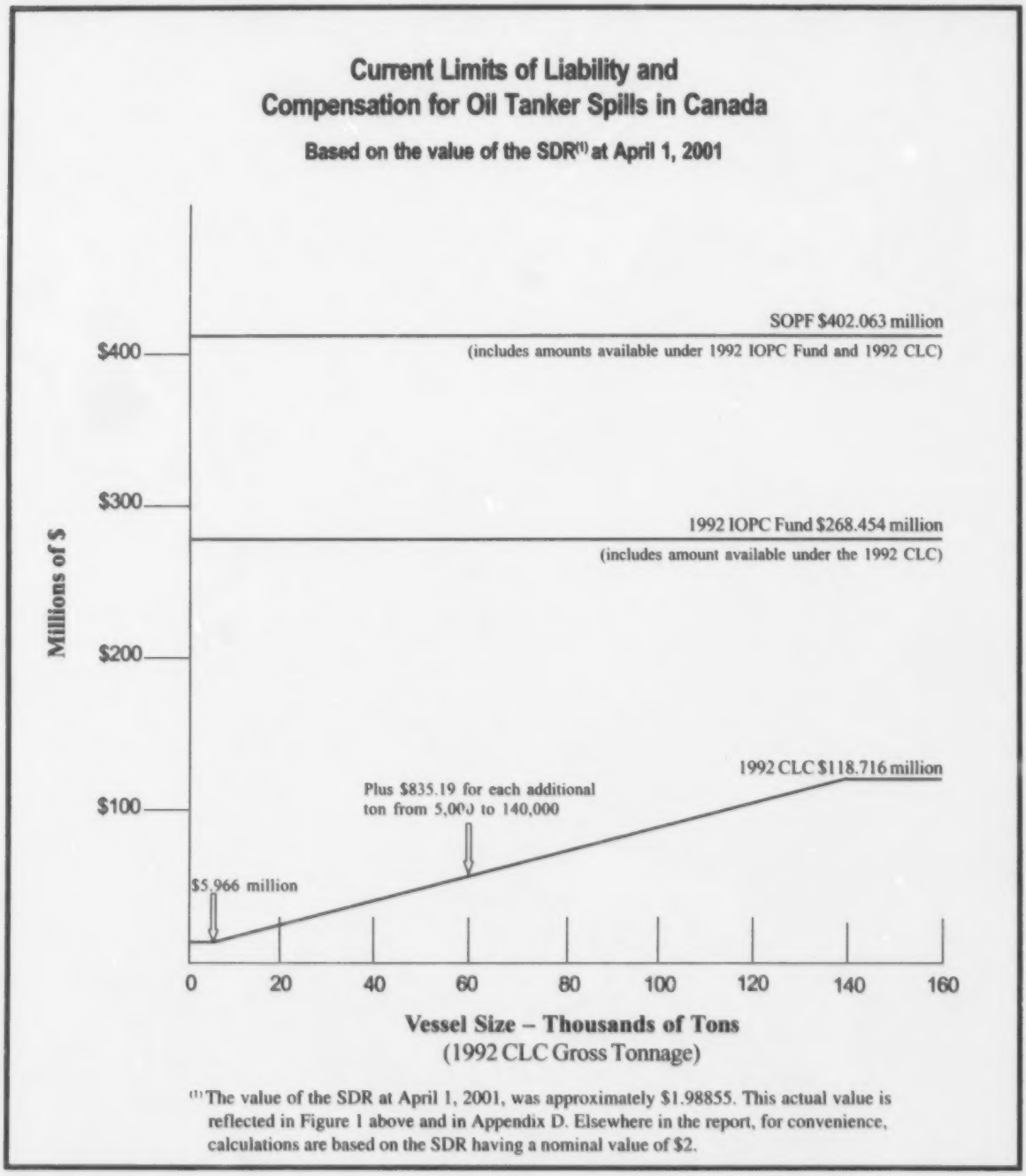


Figure 1

Figure 1 shows the current limits of liability and compensation available under the 1992 CLC, the 1992 IOPC Fund Convention, and the SOPF for oil spills from oil tankers in Canada, including the territorial sea and the exclusive economic zone. Because of the SOPF, Canada has the extra cover over and above that available under the international Conventions.

Revision

N.B.: The above aggregate amount available under the 1992 CLC and 1992 IOPC Fund ($268.454 million) should increase by approximately 50% (to 402.68 million) effective November 1, 2003. The SOPF amount of approximately $134 million on top of that, would result in $536.68 million being available for a tanker spill in Canada after November 1, 2003.

Appendix E:

Contracting States to both the 1992 Protocol to the Civil Liability Convention and the 1992 Protocol to the IOPC Fund Convention as at 24 January 2001

52 States for which Fund Protocol is in Force (and therefore Contracting States of the 1992 IOPC Fund)		
Algeria	Germany	Oman
Australia	Greece	Panama
Bahamas	Grenada	Philippines
Bahrain	Iceland	Poland
Barbardos	Ireland	Republic of Korea
Belgium	Italy	Seychelles
Belize	Jamaica	Singapore
Canada	Japan	Spain
China (Hong Kong Special Administrative Region)	Latvia	Sri Lanka
	Liberia	Sweden
Comoros	Malta	Tonga
Croatia	Marshall Islands	Tunisia
Cyprus	Mauritius	United Arab Emirates
Denmark	Mexico	United Kingdom
Dominican Republic	Monaco	Uruguay
Fiji	Netherlands	Vanuatu
Finland	New Zeland	Venezuela
France	Norway	

12 States that have deposited Instruments of Accession, but for which the IOPC Fund Protocol does not enter into force until date indicated	
Kenya	2 February 2001
Trinidad and Tobago	6 March 2001
Russian Federation	20 March 2001
Georgia	18 April 2001
Antigua and Barbuda	14 June 2001
India	21 June 2001
Lithuania	27 June 2001
Slovenia	19 July 2001
Morocco	22 August 2001
Argentina	13 October 2001
Djibouti	8 January 2002
Papua New Guinea	23 January 2002

Appendix F:

Contracting States to both the 1969 Civil Liaibility Convention and the 1971 IOPC Fund Convention as at 24 January 2001 (and therefore Contracting States to the 1971 IOPC Fund)

26 Contracting States to the 1971 IOPC Fund Convention		
Albania	Gabon	Nigeria
Benin	Gambia	Portugal
Brunei Darussalam	Ghana	Qatar
Cameroon	Guyana	Saint Kitts and Nevis
Columbia	Kuwait	Sierra Leone
Côte d'Ivoire	Malaysia	Syrian Arab Republic
Djibouti	Maldives	Tuvalu
Estonia	Mauritania	United Arab Emirates
	Mozambique	Yugoslavia

8 Contracting States to the 1971 IOPC Fund Convention that have deposited Instruments of Denunciation that will take effect on date indicated	
Iceland	10 February 2001
Russian Federation	20 March 2001
Antigua and Barbuda	14 June 2001
India	21 June 2001
Kenya	7 July 2001
Slovenia	19 July 2001
Morocco	25 October 2001
Argentina	13 October 2001
Papua New Guinea	23 January 2002

Appendix G: EC Proposal for a COPE Fund

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES

Brussels, 6.12.2000
COM(2000) 802 final

2000/0325 (COD)
2000/0326 (COD)
2000/0327 (COD)

COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL

ON A SECOND SET OF COMMUNITY MEASURES ON MARITIME SAFETY FOLLOWING THE SINKING OF THE OIL TANKER ERIKA

Proposal for a

DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL

establishing a Community monitoring, control and information system for maritime traffic

Proposal for a

REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL

on the establishment of a fund for the compensation of oil pollution damage in European waters and related measures

Proposal for a

REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL

establishing a European Maritime Safety Agency

(presented by the Commission)

Explanatory Memorandum

GENERAL INTRODUCTION

1 Present situation and problems

The compensation of victims of an accidental oil spill caused by oil tankers forms an important aspect of the overall regulatory framework for marine oil pollution and is consequently an issue of major importance for the European Commission. As was pointed out in its Communication on the safety of seaborne oil trade of 21 March 2000 (COM(2000) 142 final), the Commission considers that the existing international liability and compensation regime, while having served its purpose relatively well over the last decades, entails a number of shortcomings. The most pressing one is the inadequacy of the current limits for liability and compensation. Some recent accidents, most notably the sinking and consequential oil spill of the *Erika* in December 1999, have clearly shown the insufficiency of the existing limits, having the consequence that victims of an oil spill may not be fully compensated and also contributing to significant delays in the payment of compensation. For this reason, the Commission has decided to act particularly quickly in order to create a mechanism for raising the limits of compensation in order to ensure that future oil spills in Europe will be adequately compensated. The other shortcomings need to be rectified as well, but it is considered that they could be addressed over a slightly longer period of time. Outside the scope of liability and compensation, the Commission also proposes to introduce a sanction of a penal nature for established grossly negligent behaviour on behalf of any person involved in the transport of oil at sea.

2 Background

The transport of oil by sea is an intrinsically hazardous activity, which entails considerable risks for the marine environment. The full scale of the environmental threats posed by the rapid growth in tanker traffic and ship size became apparent in March 1967 when the 120 000 tonne deadweight Liberian-flagged tanker *Torrey Canyon* ran aground on the Seven Stones' reef off Land's End, UK. This resulted in 119 000 tonnes of crude oil being spilled causing severe pollution along the coasts of southwest England and northern France.

This disaster prompted the international community to elaborate, through the International Maritime Organization, a number of instruments aimed at improved safety of oil tankers and increased protection of the marine environment, including two conventions laying down detailed rules of liability and compensation for pollution damage caused by oil tankers.

The 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution (CLC) and the 1971 International Convention setting up the Oil Pollution Compensation Fund (Fund Convention) entered into force in 1975 and 1978 respectively. The two conventions established a two-tier liability system, which builds upon a strict but limited liability for the registered shipowner and a Fund, financed by oil receivers, which provides supplementary compensation to victims of oil pollution damage who cannot obtain full compensation for the damage from the shipowner.

This regime has been revised in substance only once, in the early 1980's. That revision resulted in the 1984 Protocols to the two conventions which never entered into force, due to lack of sufficient ratification by oil receiving States. In the early 1990's, a new effort was made to bring the modifications into force. The resulting 1992 Protocols retained the substance of the 1984

amendments, but modified the entry into force requirements. These Protocols to the CLC and Fund Conventions entered into force in 1996. All EU Member States with a coastline are now parties to the two 1992 Protocols, except Portugal which is still in the process of finalising the ratification procedures.

The USA does not participate in this international liability and compensation regime. The *Exxon Valdez* accident in Alaska in 1989 brought discussions of a potential US accession to the system to an end. Instead, the US decided to create, within the framework of the 1990 Oil Pollution Act, a separate federal liability regime, with the possibility for individual states to introduce more stringent legislation.

3 Summary of the 1992 international liability and compensation system

The 1992 regime covers pollution damage caused by spills of persistent oil from tankers in the coastal waters (up to 200 miles from the coastline) of the participating States. The loss and damage covered by the regime includes property and, to some extent, economic losses and costs of environmental restoration as well as preventive measures, including clean-up costs.

The first liability tier, the liability of the registered shipowner, is governed by the CLC. The shipowner's liability is strict and thus not depending on fault or negligence on his part. The owner is normally allowed to limit his liability to an amount which is linked to the tonnage of the ship, presently maximum EUR 90 million for the biggest ships, in the case of the *Erika* only around EUR 13 million. The shipowner loses the right to limit his liability only if it is proved that the pollution damage "resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result". The CLC also requires shipowners to maintain liability insurance and gives claimants the right of direct action against the insurer up to the limits of the shipowner's liability. Through the 'channelling' of the liability to the registered shipowner only, many other parties, including notably the ship's manager, operator and the charterer, are explicitly protected from liability claims, unless their negligence amounts to the same as that of shipowners' loss of right to limit their liability, quoted above.

The CLC regime is supplemented by the International Oil Pollution Compensation Fund (the IOPC Fund), which was established through the Fund Convention in order to compensate victims when the shipowner's liability is insufficient to cover the damage. Recourse to the IOPC Fund may take place in three cases. The most common is where the damage exceeds the shipowner's maximum liability. The second case is where the shipowner can invoke any of the defences allowed in the CLC[10]. The last case is where the shipowner (and his insurer) are financially incapable of meeting their obligations. The maximum compensation by the IOPC Fund is around EUR 200 million. The IOPC Fund is financed by contributions from companies or other entities receiving oil carried by sea. In the event of an oil spill, thus, all oil receivers world-wide which are established in the States parties to the Fund Convention will contribute to the compensation as well as to the administrative expenses of the Fund, wherever the pollution damage has occurred. The IOPC Fund will not pay

10 According to Article III.2 of the CLC the shipowner is exempted from liability if he proves that the damage:
(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenmomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character, or
(b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party, or
(c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

compensation if the pollution damage resulted from an act of war or was caused by a spill from a warship. It also has to be proved that the oil originated from a tanker.

Victims of oil spills may present their claims directly against the IOPC Fund and, to the extent claims are justified and meet the relevant criteria, the Fund will compensate the claimant directly. If the total of approved claims exceeds the maximum limit of the IOPC Fund all claims will be reduced proportionately. Claimants may also decide to pursue their claims before the courts of the State where the damage occurred. Since it was first established in 1978, the IOPC Fund has dealt with some 100 cases, most of which have been within the limits of compensation and thus fully compensated according to the Fund's own assessment as to the validity of claims.

4 Assessment of the international liability and compensation regime

4.1 Assessment criteria

In its Communication on the safety of the seaborne oil trade, the Commission established three criteria against which the adequacy of a compensation system needs to be assessed.

(1) It should provide prompt compensation to victims without having to rely on extensive and lengthy judicial procedures.

(2) The maximum compensation limit should be set at a sufficiently high level to cover claims from any foreseeable disaster occurring as a result of an oil tanker accident.

(3) The regime should contribute to discouraging tanker operators and cargo interests from transporting oil in anything other than tankers of an impeccable quality.

Following the Erika accident, the Commission was bound to examine the existing international system, provided by the CLC and Fund conventions, in the light of these criteria. The Commission's assessment is that the international system satisfies some of these concerns but not all of them.

4.2 Procedures of compensation

Regarding the promptness of compensation and the general functionality of the system, the Commission recognises that the existing international oil pollution liability and compensation system provides some important benefits, some of which are instrumental in ensuring the prompt compensation for incidents potentially involving a number of parties under different legal jurisdictions. The way the system is built, claimants generally have no difficulty in identifying the liable party nor need they prove fault or negligence on behalf of the shipowner in order to obtain compensation. Questions relating to the nationality of the ship or its owner and the owner's financial situation are similarly unconnected to the availability of compensation within the limits, thanks to the requirements of compulsory insurance and the right of direct action against the insurer. Such features contribute to a more expeditious settlement of claims and to facilitating the general administration of the system.

As regards the financing of the Fund too, a relatively straightforward mechanism for the contribution of cargo interests has been laid down. The expenses of the IOPC Fund are collectively shared between the main receivers of crude oil and/or heavy fuel oil in the participating States in a proportion

corresponding to the quantities of oil received by each receiving company. The quantities of received oil are reported by the Governments of the States parties to the IOPC Fund, which invoices the oil receivers directly, based upon an estimate of the expenses for the forthcoming year. Governments are not responsible for these payments, unless they have voluntarily accepted such responsibility. In general, this system has worked satisfactorily and it has normally been possible to collect the required means within a reasonable period of time. There is, however, still a problem with some States which fail to notify the quantities of received oil, leading to difficulties for the IOPC Fund to collect the contributions from oil receivers in those States.

Bearing in mind the considerable inventiveness involved in the development of the international liability and compensation regime for oil spills, it has, generally speaking, proved to be workable. The vast majority of some 100 cases of oil spill compensation cases which have been dealt with by the IOPC Fund have been satisfactorily resolved in the sense that the procedures of assessing and paying the claims have been relatively smooth. Claimants have normally chosen to settle their claims directly with the Fund, outside courts, which indicates that there is a considerable degree of acceptance as regards the assessment of claims made by the IOPC Fund.

By no means all cases have been swift and straightforward, however. Most, if not all, oil spills that threaten to exceed the maximum compensation limit have encountered significant delays in the payment of compensation, because of uncertainty as to the final cost of the oil spill. If it appears that the total of valid claims may exceed the maximum amount of compensation available, it will result in a 'prorating' of approved claims, that is, claimants will receive only a certain percentage of their compensation until all potential claims emanating from the incident have been submitted and assessed, which normally will take several years. In addition, major oil spills and subsequent dissatisfaction with the compensation procedures tend to increase the role of national courts in the settlement process, which often lead to further complexities and delays. Consequently, compensation procedures in major oil spills have normally been both complex and slow. A number of high-profile European oil spills in the 1990's, such as *Aegean Sea* (Spain, 1992), *Braer* (UK 1993), *Sea Empress* (UK, 1996) have encountered such problems and claimants who have suffered damage from those spills still do not know if and when they will receive full compensation. There are no indications that the *Erika* oil spill will be different in this respect.

The Commission considers that such long delays in the payment of compensation are unacceptable. It does, however, acknowledge the strong correlation between the length of proceedings and the risk of reaching the limit for the maximum available compensation amount. Given the consequences of nearing the maximum limit outlined above, the Commission takes the view that the unacceptably long delays in payment of compensation are primarily due to insufficient limits of compensation rather than deficiencies inherent in the compensation procedures as such. Some other elements in the system, which may contribute to delayed payments or otherwise complicate the compensation of victims, are currently being examined by a working group within the IOPC Fund[11]. The Commission takes part in this work and hopes that it will produce some additional measures improving the prospects of fair and prompt compensation of victims. In conclusion, therefore, the Commission considers that the existing international compensation system, notwithstanding some important exceptions, satisfies the first criterion relating to the adequacy of the procedures for compensating victims of an oil spill.

11 The items which have been taken up for discussion in this respect include the question of priority treatment of certain claims and a more general review of the procedures on submission and handling of claims.

4.3 Adequacy of limits

The inadequacy of compensation limits is, in the view of the Commission, the most important shortcoming of the international system. Inadequate limits have the consequence that victims of an expensive oil spill may not receive full compensation even if the validity of their claims has been established. This is questionable from a point of view of principle. In addition, as explained above, inadequate limits almost inevitably contribute to uncertainty and delays in the settlement of claims. In effect, therefore, insufficient limits have the consequence that a victim of a major oil spill is likely to be compensated later and less than a person having suffered similar damage from a smaller oil spill. The Commission considers this to be difficult to justify.

Out of some 100 oil spills dealt with by the IOPC Fund so far, some ten have raised more serious doubts as to the sufficiency of the limits and/or the promptness of settling claims. This may not seem much, in particular when bearing in mind that a large proportion of the world's tanker oil spills do not trigger IOPC Fund action at all, as they are settled with the shipowner under the CLC Convention if the totality of claims does not exceed the limit of the shipowner's liability. It is also true that most of the problematic cases have occurred under the 'old' regime before the entry into force of the 1992 Protocols which more than doubled the available maximum amount of compensation.

Such statistics are largely irrelevant, however, if one, like the Commission, takes the view that all oil spills shall be adequately and promptly compensated. It is not acceptable that citizens and other victims who have suffered at times dramatic consequences of a major oil spill are not fully compensated. The maximum limits should therefore cover any foreseeable disaster. The distance between that goal and the present situation is evidenced by the fact that both major oil spills (*Nakhodka*, Japan, 1997 and *Erika*, France, 1999) that have occurred since the 1992 regime took effect have cast serious doubts as to the sufficiency of the new limits, despite rather limited amounts of fuel oil released at both occasions[12]. Claims of the *Erika* accident are likely to exceed that amount considerably, meaning that its victims will have to rely on voluntary undertakings by the Government and the oil company concerned in order to obtain even the most essential compensation. The Commission finds it difficult to see how such compensation limits could meet the criteria of being satisfactory.

The insufficiency of the existing limits may not be surprising when one considers that those limits were developed in the early 1980's and thus took effect in Europe some 12-20 years later, depending on the time of ratification by the Member States. Following the *Erika* accident, the process has already started whereby the existing limits of the CLC and Fund Conventions will be increased, according to a specific simplified amendment procedure envisaged in the Conventions. The maximum increase under this procedure depends on a number of factors and will not at present facilitate an increase of more than some 50% of the current limits. The first decisions to approve this increase were taken in October 2000 and the amendments will, if finally adopted, be applicable at the earliest on 1 November 2003.

The Commission considers that a 50% increase of the existing limits, providing a total of some EUR 300 million, which will come into effect in three years' time, is insufficient to guarantee adequate

12 The *Nakhodka* incident resulted in the release of some 6,200 tonnes of medium fuel oil while the spill of the *Erika* is estimated to be around 19,000 tonnes of heavy fuel oil.

protection for victims of a potential major oil spill in Europe. As already stated, it considers that any foreseeable pollution disaster should be fully covered by the compensation system, not only for today but also for some time in the future. The proposed increase would seemingly not even cover the total claims of the *Erika* accident.

The sufficiency of the limit also needs to be evaluated in the context of the type of damage that is covered by the regime. If the range of damage to be covered is extended, the amounts will obviously have to be raised accordingly. Since, as explained below, it is the view of the Commission that compensation of environmental damage should be extended, it follows that a significant rise in the overall limits is further justified.

It is considered that an overall ceiling of EUR 1,000 million would provide the necessary safeguard of coverage for any foreseeable disaster. This limit is more consistent with the ceiling of the Oil Spill Liability Trust Fund established under federal laws in the United States and with existing insurance practices as regards shipowners' third party liability cover for oil pollution, which may come into play if the limitation under the CLC is not applicable.

To conclude, the existing maximum limits of the CLC and Fund Conventions fall well short of being adequate. In order to ensure decent compensation for European citizens following an oil spill, and greater correspondence to the compensation of the US Oil Spill Liability Trust Fund, the maximum amount should be set at EUR 1,000 million. The argument that such accidents are likely to happen rarely cannot, in the view of the Commission, provide a justification for setting limits under the costs of entirely conceivable oil pollution incidents and thereby seriously compromising the adequate compensation of victims.

4.4 Responsibilities and liabilities

4.4.1 General

For any liability and compensation system to be considered adequate, it needs not only to provide adequate compensation, but should also reflect a fair balance between the responsibilities of the players concerned and their exposure to liability. In addition, a liability system should, where possible, contribute to discouraging the stakeholders from deliberately taking risks which could be devastating for the protection of lives and the environment.

The Commission considers that the international regime for liability and compensation of oil pollution damage entails a number of shortcomings in this regard. The way the liability system is construed it produces few incentives for the players to ensure that oil is only carried on board tankers of an impeccable quality. As illustrated by the fact that ships in an appalling condition continue to be employed for transportation of oil in Europe and elsewhere, neither carriers nor cargo interests have sufficient disincentives to give up their intolerable practice of deliberately providing and using low-quality tonnage for transport of oil at sea.

More particularly, those shortcomings include the following features, all of which are at odds with more recent environmental liability developments at international and Community level:

4.4.2 The threshold for losing limitation right

The right of shipowners to limit their liability is practically unbreakable. As already indicated, the owner of a ship does not lose the right to limit, unless it is proven that the damage "resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result". Negligence or even gross negligence on behalf of the owner does not meet these criteria and it is evident that in most circumstances it would be very difficult to breach this threshold. While it is true that the quoted phrase has its equivalents in some other maritime liability conventions, the Commission fails to see the justification for copying such an unassailable test for the loss of the limitation right into the oil pollution liability regime. It considers that the extraordinary risks involved in the transport of oil by sea need to be reflected in a greater exposure of the shipowner to unlimited liability.

The problems of nearly unbreakable rights are further aggravated by the methods by which the shipowner's liability is established. It is solely calculated on the basis of the size of the ship, ignoring factors such as the nature of cargo carried and the amount of oil spilled. The owner of the *Erika*, for instance, could thus count on a right to limit his liability to some EUR 13 million, with a very limited risk of losing this right due to any potential conduct on his part, whether before or during the incident.

In many environmental liability regimes developed in the 1990's the trend has been to abolish limitations of liability. This is equally true for the evolving Community environmental liability regime, as outlined in the Commission's White Paper on Environmental Liability (COM(2000) 66 final). Normally, however, such unlimited liability rules are not coupled with compulsory insurance requirements. That may not be a problem for land-based sources of pollution, as the identification of and jurisdiction over the liable person normally will not generate difficulties. In the case of maritime pollution the situation is different, as the polluter may be of any nationality and otherwise difficult to trace. Compulsory insurance and a right of direct action against the insurer are therefore instrumental if the protection of victims is to be ensured. However, a potentially unlimited liability does not necessarily mean that the whole liability needs to be covered by insurance. It is perfectly possible to envisage a system, in which the insurance requirement is restricted to the limits of the strict liability, whereas the fault-based unlimited liability is borne by the owner himself. A case in point in this regard is the newly adopted Liability Protocol to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal[13]. It is further worth noting that even within the international oil spill compensation system itself, a significantly lower threshold for loss of right to limitation, that of 'actual fault or privity' on behalf of the owner, was applied until 1996 through the 1969 CLC Convention. As far as is known, this wording did not cause any major complications in the international oil pollution liability regime throughout its 25 years of operation.

---

13 The 1999 Basel Protocol on Liability and Compensation for Damage Resulting from Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their disposal provides for strict liability up to certain minimum limits, which shall be covered by insurance. Article 5 of the Protocol provides that without prejudice to the strict liability "any personal shall be liable for damage caused or contributed to by his lack of compliance with the provisions implementing the Convention or by his wrongful intentional, reckless or negligent acts or omissions." Article 12(2) goes on by providing that "there shall be no financial limit on liability under Article 5".

F2

The Commission therefore considers that the current threshold for loss of limitation rights should be lowered in order to bring it into line with other comparable regimes. At least proof of gross negligence on behalf of the shipowner should trigger unlimited liability. Such a measure would relate the exposure to liability more closely to the conduct of the shipowner and would thus produce both preventive and punitive effects.

4.4.3 Protection of other parties than the registered shipowner

The liability for oil pollution damage is channelled to the registered shipowner only. The channelling of liability to one specified person has some advantages in providing clarity as to the liable party, thus facilitating the identification of the person to whom claims for compensation should be made. Channelling of liability is also a device for avoiding multiple insurance and hence contributes to higher theoretical levels of the liability to be insured. However, the type of channelling which is provided under the CLC goes some steps further by explicitly prohibiting claims against a number of other players (including notably, operators, managers, charterers), who may well exercise as much control over the transport as the registered owner of the ship. These persons are protected from any compensation claims unless the damage "resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result" (which is the same test as that relating to the shipowner's loss of the right to limit his liability). Such protection of a number of key players implies that those persons can act within an almost assured protection from compensation claims following an oil pollution incident.

The Commission considers that such protection of key players is counterproductive with regard to its efforts of creating a sense of responsibility in all parts of the maritime industry. Therefore, it is of the opinion that the prohibition of claiming compensation from a number of key players involved in the transport of oil at sea should be removed from the CLC Convention and that, to the extent protection of certain players is considered to be necessary for the functioning of the system, the threshold should at least be lowered to the same as that advocated for the shipowner above. As to the practicalities of such a measure, it can be noted that here, too, the regime that applied until 1996, when the 1992 protocols entered into force, provided for a much less rigorous channelling by only excluding the servants or agents of the shipowner, and even for them only insofar as the damage was not due to their own fault or privity.

4.4.4 Environmental damage

The type of damage covered by the existing CLC/IOPC Fund regime is mostly centred on damage to or loss of property and economic losses. As regards environmental damage, it covers preventive measures, which includes clean-up costs, and "reasonable measures of reinstatement undertaken or to be undertaken". The loss to the environment as such is thus not subject to compensation, the principal reason being the difficulty involved in assessing and quantifying this type of damage.

The Commission acknowledges that there are problems involved in covering damage to the environment *per se* and considers that the assessment of such damage should be quantifiable, verifiable and predictable in order to avoid a wide variety of interpretations between the various parties to the regime. However, consistency with compensation of environmental damage from other sources of pollution is equally important. From a Community perspective it is not justifiable

that compensation of environmental damage varies widely depending on whether the pollutant was an oil tanker, another ship or a factory on shore[14]. In the context of the forthcoming proposal for a Directive on environmental liability, the Commission is presently undertaking a study on the evaluation of environmental damage, which could provide useful input for the assessment of damage in that Directive. Without prejudice to any future proposal to be made in the context of a general Community-wide environmental liability regime, the Commission considers that the existing coverage of reinstatement costs could be expanded to include at least costs for assessing the environmental damage of the incident as well as costs for the introduction of components of the environment equivalent to those that have been damaged, as an alternative in case reinstatement of the polluted environment is not considered feasible[15]. The Commission's position will be reconsidered in light of the forthcoming proposal concerning a Community-wide environmental liability regime.

4.5 Conclusion

The assessment above leads the Commission to conclude that the international liability and compensation regime satisfies the first assessment criterion while entailing important shortcomings as to the two others. The importance of the shortcomings is further heightened by the fact that the international regime explicitly prohibits any additional compensation claims to be made outside the convention regime. This means that it would be very difficult for the Community to impose additional individual liabilities on shipowners or any of the protected parties without being in conflict with the international conventions. In case such individual liabilities were introduced at Community level, Member States would thus have to denounce the conventions before being in a position to implement any such Community rules.

The Commission recognises that an international liability and compensation regime provides important benefits, both in terms of uniformity and straightforwardness and in terms of sharing the costs for oil spills, wherever they occur, among oil receivers world-wide. It therefore concludes that introducing measures that would necessitate the denunciation of the international regime by the Member States would be counterproductive at this stage. As outlined in its Report for the Biarritz European Council (COM (2000) 603 final), the Commission takes the view that considerable efforts need to be put in amending the conventions along the lines outlined above, while addressing the insufficiency of the existing limits as an immediate priority at Community level.

5. Proposed action

A series of measures are needed in order to improve the existing liability and compensation regime. Some of them require Community measures, while others may be addressed within the international framework.

---

14 In the Commission's White Paper on environmental liability, the Commission indicated its intention to cover 'damage to biodiversity' in a future instrument. This type of damage would relate to significant damage in EC-protected natural resources in the Natura 2000 areas. In this context a system for valuing natural resources is considered necessary (paragraph 4.5.1 of COM (2000) 66 final).

15 Along these lines, Article 2.8 of the 1993 Council of Europe Convention on Civil Liability for Damage Resulting from Activities Dangerous to the Environment defines 'measures of reinstatement' in the following way: "any reasonable measures aiming to reinstate or restore damaged or destroyed components of the enviornment, or to introduce, where reasonable, the equivalent of these components into the environment. Internal law may indicate who will be entitled to take such measures."

5.1 Creating a supplementary compensation fund in Europe

> Raising the compensation limits of the existing system is the most pressing concern, as it is the one most directly concerned with the adequate compensation of victims of an oil spill. In order to remedy this, the Commission proposes to complement the existing international two-tier regime through the creation of a European supplementary 'third-tier' fund, which would compensate internationally valid claims relating to oil spills in European waters which exceed the limit of the IOPC Fund.

The Fund for Compensation for Oil Pollution in European waters (the COPE Fund) will thus 'top up' the financial means of the IOPC Fund in cases where claims that are deemed to be valid under the latter regime cannot be fully compensated due to insufficient resources. Compensation by the COPE fund would be based on the same principles and rules as the current IOPC Fund system, but subject to a ceiling which is deemed to be sufficient for any foreseeable disaster, i.e. EUR 1,000 million.

The COPE fund will be financed by European oil receivers according to procedures similar to those of contributions to the IOPC Fund. Thus, the combined financial means of the contributions by European oil receivers will be available to cover pollution damage in any Member State. The COPE Fund is intended to provide a guarantee for European citizens that they will be adequately compensated, until the levels of the international regime are set at a sufficiently high level. Apart from providing a five-fold increase of available compensation, the funds of the COPE Fund may also be used for accelerating the full compensation of victims of a European oil spill. With the help of these means claims may be compensated in full as soon as their eligibility has been confirmed, without awaiting the outcome of the time-consuming process of establishing the final costs of the accident and the resulting prorating problem in the international regime, described in section 4.2. In this way victims may receive their full compensation at an earlier stage, while the financial settlement at the end of the case, once the total costs are known, would be settled bilaterally between the IOPC Fund and the COPE Fund. By its nature the COPE Fund would only be activated once a spill that exceeds, or threatens to exceed, the international maximum limits has occurred in EU waters.

5.2 Addressing the other shortcomings in the international system through the IMO

In order to achieve a closer link between exposure to liability and the conduct of the various parties concerned, the Commission considers that a thorough overhaul of the existing regime should be undertaken in parallel.

The rectification of the shortcomings described in section 4 can, in the judgement of the Commission, be addressed within the international community and, indeed, the first steps in this direction have already been taken. The Commission considers that this work should ultimately result in amendments to the existing legal instruments introducing significantly higher limitation amounts as well as advancement regarding the shortcomings indicated in section 4.4 above, while still safeguarding the 'user-friendliness' of the system with regard to claimants seeking compensation.

The Commission therefore requests the Council to advance this matter as soon as possible with a view to achieving a thorough review of the international liability and compensation regime. More particularly, the Community shall submit a request to the International Maritime Organization or the IOPC Fund, as appropriate, with a view to achieving the following amendments to the Liability Convention:

- The liability of the shipowner shall be unlimited if it is proved that the pollution damage resulted from gross negligence on his part;
- The prohibition of compensation claims for pollution damage against the charterer, manager and operator of the ship shall be removed from Article III.4(c) of the Liability Convention;
- Compensation of damage caused to the environment should be reviewed and widened in light of comparable compensation regimes established under Community law.

Apart from the measures to improve the existing international oil pollution liability regime, an advancement regarding the regime for liability and compensation for hazardous and noxious substances is necessary. An international convention on this subject was adopted in 1996 but has not been ratified by any Member State and is not in force[16]. The sinking of the chemical tanker *Ievoli Sun* off the Channel Islands on 31 October 2000, was the latest incident to highlight the highly unsatisfactory regulatory situation regarding the liability and compensation of hazardous substances other than oil. This issue needs to be addressed as a matter of priority at international and European level.

If efforts to achieve the appropriate improvements to the international liability and compensation rules fail, the Commission will make a proposal for adopting Community legislation introducing a Europe-wide maritime pollution liability and compensation regime.

5.3 Ensuring, through the Member States legislation that grossly negligent conduct is subject to penalties

The Commission recognises that liability rules as such have limits as regards their effects on the individual responsibility of the players involved in oil pollution incidents. This is particularly so if the liabilities are insurable, which is normally the case.

To complement the measures in the area of liability and compensation described above, the Commission therefore proposes, as announced in paragraph 5.b.iv) in its Communication on the safety of the seaborne oil trade (COM(2000) 142 final), to include in this Regulation an article on financial penalties or sanctions for established grossly negligent behaviour on behalf of any person involved in the transport of oil at sea. This measure is of a penal nature and hence not related to the compensation of damage. Rather it is intended to ensure a Community-wide application of a deterrent sanction for those involved in the transport of oil by sea.

16 The following States have signed the 1996 International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea: Canada, Denmark, Finland, Germany, the Netherlands, Norway, Sweden and the United Kingdom. Only the Russian Federation has ratified it.

JUSTIFICATION FOR A REGULATION

The Treaty provides for the establishment of a common transport policy and the measures envisaged to implement such a policy include measures to improve safety and environmental protection in maritime transport. The adequate compensation of victims of maritime oil spills and the introduction of sanctions for gross negligence in the transport of oil at sea form an integral part of such measures.

While there are international conventions regulating liability and compensation of oil spills, to which all relevant Member States are parties, or will be parties in the near future, recent accidents, most notably the sinking of the *Erika* in 1999, have highlighted the insufficiency of those mechanisms to ensure that the victims are adequately compensated.

The Regulation involves the setting up of a Fund for Compensation of Oil Pollution in European waters (the COPE Fund). Only Member States which have a maritime coastline and ports will be directly concerned by the fund. Austria and Luxembourg would only be indirectly and remotely concerned by this part of the proposal.

Given that a relatively well-functioning international system for compensating oil spills already exists, the most efficient solution to raise the compensation limits is to build upon and complement the international system, thereby avoiding duplication of work and excessive administration. The COPE Fund is therefore largely based upon procedures and assessment carried out within the international system. It is inferred that a certain exchange of information between the proposed European Fund and the existing International Oil Pollution Compensation Fund, either on a more permanent or on a case by case basis, will be necessary for the effective functioning of the system.

An oil spill can cause potentially enormous damage. In accidents where the international compensation limits are exceeded, victims will not, as far as the existing international regime is concerned, be fully compensated. Community-wide action in this field will greatly improve the possibilities to fully compensate victims of a European oil spill by creating a Fund to which oil receivers in all Member States concerned contribute. The available amount of maximum compensation will be raised from the current EUR 200 million to EUR 1,000 million. In addition, the costs of oil spills in European Union waters would be spread among all EU coastal States.

The concrete added value of the proposed measure is thus a five-fold increase of the compensation amount available for compensation compared to existing amounts, a much stronger guarantee that adequate compensation actually will be available and a sharing of the risk of oil spills between all coastal Member States. Another benefit is that the additional funding can be used for expediting the compensation of victims of European oil spills in the International Oil Pollution Compensation Fund, by providing advance payments as soon as the claims have been assessed and approved by the IOPC Fund.

The creation of a compensation fund for oil spills requires a regulatory measure. The parties liable to contribute to the fund, i.e. European oil receivers, are unlikely to contribute with potentially large sums unless they are legally required to do so. In addition, requirements on contribution to, and compensation payments of, the fund are not enforceable in a unified and harmonised way unless they are identical for each Member State and each entity involved. Harmonised rules are therefore instrumental for ensuring uniform implementation of the obligations. Hence it is necessary to ensure uniform application of these provisions in the form of a Regulation.

CONTENT OF THE REGULATION

The proposed Regulation complements the existing international two-tier regime on liability and compensation for oil pollution damage by tankers, provided by the CLC and Fund Conventions, by creating a European supplementary fund, the COPE Fund, to compensate victims of oil spills in European waters. The COPE Fund will only compensate victims whose claims have been considered justified, but who still have been unable to obtain full compensation by the international regime, due to insufficient limits of compensation.

Compensation from the COPE fund would thus be based on the same principles and rules as the current international fund system, but subject to a ceiling which is deemed to be sufficient for any foreseeable disaster, i.e. EUR 1,000 million.

The COPE fund will be financed by European oil receivers. Any person in a Member State who receives more than 150.000 tonnes of crude oil and/or heavy fuel oil per year will have to pay its contribution to the COPE Fund, in a proportion which corresponds to the amounts of oil received. In this way, the oil industry, and indirectly perhaps the consumers of oil products, rather than the taxpayers, would bear the costs of expensive oil spills in Europe.

The COPE Fund will only be activated once an accident that exceeds, or threatens to exceed, the maximum limit provided by the IOPC Fund has occurred in EU waters. If no such accident occurs, the COPE Fund will not require any contributions to be made.

The Commission will represent the COPE Fund. Any major decision relating to the operation of the COPE Fund will be taken by the Commission, assisted by a COPE Fund Committee, which is a management committee under Article 4 of Council Decision 1999/468/EC.

The proposed Regulation finally includes an article introducing financial penalties for grossly negligent behaviour on behalf of any person involved in the transport of oil at sea.

SPECIAL CONSIDERATIONS

Article 1

The purpose of the Regulation is to ensure adequate compensation of pollution damage in EU waters resulting from the incidents involving oil tankers. The bulk of the Regulation consequently addresses what the Commission considers to be the most immediate concern in the current international oil pollution liability and compensation regime, i.e. the insufficiency of the compensation limits. Other shortcomings of the system will be addressed through other means, at least initially, within the international framework. A separate purpose of the Regulation is the establishment of a financial penalty for intentional or grossly negligent acts or omissions leading to oil pollution incidents, as laid down in Article 10.

Article 2

This article defines the geographical scope of application of the Regulation. It covers pollution damage in an area of up to 200 nautical miles from the coastline. The scope corresponds to that applicable in the international regime, which is essential given the very close link between the Regulation and that regime.

Article 3

Article 3 contains the definitions of the key concepts of the Regulation, which in essence duplicate the most relevant definitions of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 as amended by the 1992 Protocol thereto.

Some of these definitions are arguably unnecessary, given that the close link between the proposed measure and the international compensation system is laid down elsewhere in the Regulation. For reasons of legal clarity, however, the international definitions relating to the responsibilities of the main involved parties have been replicated in Article 3.

Article 4

Article 4 establishes the COPE Fund and sets out its main responsibilities.

Article 5

This article regulates the circumstances as to when and how the COPE Fund shall pay compensation and is thus one of the key articles of the Regulation.

In paragraph 1 and 2 the close link to the International Oil Pollution Compensation (IOPC) Fund is established. In essence this link means that compensation by the COPE Fund will only come into question once victims of a tanker spill in European waters have had their claims approved by the IOPC Fund, but have been unable to recover their full compensation because the totality of valid claims exceed the amount of compensation available under the Fund Convention.

Paragraph 3 ensures that any decision to pay compensation through the COPE Fund is approved by the Commission, assisted by the COPE Fund Committee. If the Commission is unable to approve claims, no compensation will be paid.

Normally, however, it is envisaged that claimants who meet the criteria of paragraphs 1 and 2 will be compensated by the COPE Fund. The main exception is provided by paragraph 4, which allows the Commission a certain discretion as to the extent to which expenses by those most directly involved in the accident will be compensated. This is a mechanism to ensure that a link between the actual conduct of those involved and their right to compensation is established. On the other hand, it is considered important to preserve the possibility to compensate claims by the persons most involved in the incident. Otherwise shipowners, cargo owners and other crucial parties, who normally are well placed to act immediately after an incident, would be discouraged from contributing to the mitigation of damage.

Paragraph 5 sets the maximum compensation limit of the COPE Fund at EUR 1,000 million, including the share paid through the CLC and Fund Conventions. This is deemed sufficient to cover the full compensation of any foreseeable accident involving an oil tanker and it corresponds to the current maximum level of compensation provided by the Oil Spill Liability Trust Fund in the USA.

Paragraph 6 provides that in the – highly unlikely – event that this maximum of EUR 1,000 million is exceeded, compensation shall be 'pro-rated'. In practice this would mean that each claimant would receive only a given percentage of its established claims. The percentage would be the same for all claimants.

Article 6

Article 6 deals with the income side of the COPE Fund. Contributions to the COPE Fund will only be collected following an incident in EU waters, which is so grave that it exceeds or threatens to exceed the maximum compensation limits of the IOPC Fund.

Confirming existing practices for contribution to the IOPC Fund, which have proved to be workable, the Regulation establishes a symmetry between the persons liable to contribute to the IOPC Fund and those liable to contribute to the COPE Fund. The contribution system is based on the amount of oil received by each receiver and the contribution to the COPE Funds is thus proportionate to the quantities of oil received. Contributions are paid directly by the oil receivers to the Commission.

There is a relatively short time limit as to the collection of contributions, which is justified in view of the importance to have the necessary funding available as soon as possible after the accident has occurred and the assessment of claims for that accident has been undertaken by the IOPC Fund.

In order to ensure that money is not illegitimately collected by the COPE Fund, paragraph 9 provides that any potential surplus which has been levied for a particular incident and has not been used for the compensation for damage in relation to that incident or any immediately related purpose, shall be returned to the contributors.

Paragraph 10 provides that Member States which do not fulfil their obligations as regards the COPE Fund shall be liable to compensate the COPE Fund for any loss caused thereby.

Article 7

The right of subrogation by the COPE Fund is laid down in Article 7. This provision provides for the possibility of the COPE Fund recovering at least parts of its expenses through recourse action against various parties involved in the incident, to the extent such action is not prohibited in the international conventions.

Article 8

Article 8 provides that the representation of the COPE Fund will be taken on by the Commission. It imposes a number of specific tasks for the Commission in this respect which are necessary for carrying out the functions of the Fund.

Article 9

The COPE Fund Committee will assist the Commission in operating the Fund, in the sense that the main decisions relating to the operation of the COPE Fund will be made by the Commission in accordance with established comitology procedures. The COPE Fund Committee is a management committee under Article 4 of Council Decision 1999/468/EC[17]. The article fixes the period for the Council to act to one month, given the need for urgent decisions by the COPE Fund Committee.

Article 10

Article 10 provides for financial penalties or sanctions for established grossly negligent conduct on behalf of any person involved in the transport of oil at sea. This measure is of a penal nature and hence not related to the compensation of damage. By covering any incident involving oil pollution at sea, this article, unlike the rest of the Regulation, covers oil pollution from any ship, whether or not an oil tanker. The exact nature of the sanctions to be employed for this purpose (criminal, administrative, 'punitive damages' etc.) is left unspecified in order to allow Member States to apply the type of sanctions which best fits their legal system.

Article 11

No comments.

17 Council Decision of 28 June 1999 laying down the procedures for the exercise of implementing powers conferred on the Commission, OJ L 184, 17.07.1999, p. 23.

2000/0326 (COD)

Proposal for a

REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL

on the establishment of a fund for the compensation of oil pollution damage in European waters and related measures

THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,

Having regard to the Treaty establishing the European Community, and in particular Articles 80(2) and 175(1) thereof,

Having regard to the proposal from the Commission[18],

Having regard to the opinion of the Economic and Social Committee[19],

Having regard to the opinion of the Committee of the Regions[20],

Acting in accordance with the procedure laid down in Article 251 of the Treaty[21],

Whereas:

(1) There is a need to ensure that adequate compensation is available to persons who suffer damage caused by pollution resulting from the escape or discharge of oil from tankers in European waters.

(2) The international regime for liability and compensation of oil pollution damage from ships, as established by the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 and the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 as amended by the 1992 Protocol thereto, provide some important guarantees in this respect.

(3) The maximum compensation afforded by the international regime is deemed insufficient to fully cover the costs of foreseeable oil tanker incidents in Europe.

(4) A first step to improve the protection of victims in case of an oil spill in Europe is to considerably raise the maximum amount of compensation available for such spills. This can be done by complementing the international regime through the establishment of a European Fund which compensates claimants who have been unable to obtain full

18 OJC , , p. .
19 OJC , , p. .
20 OJC , , p. .
21 OJC , , p. .

compensation under the international compensation regime, because the totality of valid claims exceed the amount of compensation available under the Fund Convention.

(5) A European oil pollution compensation fund needs to be based on the same rules, principles and procedures as those of the IOPC Fund in order to avoid uncertainty for victims seeking compensation and in order to avoid ineffectiveness or duplication of work carried out within the IOPC Fund.

(6) In view of the principle that the polluter should pay, the costs of oil spills should be borne by the industry involved in the carriage of oil by sea.

(7) Harmonised Community measures to provide additional compensation for European oil spills will share the costs of such oil spills between all coastal Member States.

(8) A Community-wide compensation Fund (COPE Fund) which builds upon the existing international regime is the most efficient way to attain these objectives.

(9) The COPE Fund shall have the possibility to reclaim its expenses from parties involved in the oil pollution incidents, to the extent that this is permissible under international law.

(10) Since the measures necessary for the implementation of this Regulation are management measures within the meaning of Article 2 of Council Decision 1999/468/EC of 28 June 1999 laying down the procedures for the exercise of implementing powers conferred on the Commission[22], they should be adopted by use of the management procedure provided for under Article 4 of that Decision.

(11) Since the adequate compensation of victims of oil spills does not necessarily provide sufficient disincentives for individual operators in the seaborne oil trade to act diligently, a separate provision is needed providing for financial penalties to be imposed on any person who has contributed to an incident by his wrongful intentional or grossly negligent acts or omissions.

(12) A Regulation of the European Parliament and the Council is, in view of the subsidiarity principle, the most appropriate legal instrument as it is binding in its entirety and directly applicable in all Member States and therefore minimises the risk of divergent application of this instrument in Member States.

(13) A revision of the existing international oil pollution liability and compensation regime should be undertaken in parallel to the measures contained in this Regulation in order to achieve a closer link between the responsibilities and actions of the players involved in the transport of oil by sea and their exposure to liability. More particularly, the liability of the shipowner should be unlimited if it is proved that the pollution damage resulted from gross negligence on his part, the liability regime should not explicitly protect a number of other key players involved in the transport of oil at sea and the compensation of damage caused to the environment as such should be reviewed and widened in light of comparable compensation regimes established under Community law.

---

22 OJ L 184, 17.7.1999, p. 23.

HAVE ADOPTED THIS REGULATION:

[Persons wishing to receive a copy of the Draft Regulation Articles 1 to 11 inclusive - please contact the Administrator]

FINANCIAL STATEMENT

[Persons wishing to receive this part of the document - please contact the Administrator]

IMPACT ASSESSMENT FORM
THE IMPACT OF THE PROPOSAL ON BUSINESS WITH SPECIAL REFERENCE TO SMALL AND MEDIUM-SIZED ENTERPRISES (SMEs)

[Persons wishing to receive this part of the document - please contact the Administrator]

CANADA

CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES

RAPPORT ANNUEL DE L'ADMINISTRATEUR

2000-2001

Canada

L'Administrateur tient à remercier M. K. Joseph Spears, de Spears and Company, pour son aide concernant la photo en page couverture – le *Texada* échoué dans le passage Dolomite à proximité de l'extrémité sud des îles de la Reine-Charlotte, en Colombie-Britannique (voir la description de l'incident à la section 3.57 du rapport annuel). Il tient aussi à souligner la contribution de M. Bill Mackie, de Morgan Marshall, qui a mis ses compétences à son service aux fins de la capture de l'image vidéo.

La photographie en page couverture est l'œuvre de Russ Heinl, photographe aérien, qui l'a prise à bord d'un hélicoptère au moyen d'une caméra vidéo Canon XL-1.

Publié par l'Administrateur
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée par les navires
90, rue Elgin, 8e étage
Ottawa (Ontario) Canada
K1A 0N5

Tél. : (613) 990-5807
(613) 991-1726
Téléc. : (613) 990-5423

Ship-source Oil Pollution Fund

90 Elgin Street - 8th Floor
Ottawa, Canada
K1A 0N5

CANADA

Caisse d'indemnisation des dommages dus á la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

90, rue Elgin – 8ième étage
Ottawa, Canada
K1A 0N5

L'Honorable David Collenette, C.P.
Député, Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

C'est un honneur de vous soumettre mon rapport annuel, concernant la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, couvrant l'exercice financier commençant le 1er avril 2000 et finissant le 31 mars 2001, conformément aux dispositions du paragraphe 722 (1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute consideration.

Kenneth A. MacInnis, Q.C.
Administrateur

Table de matières

Message de l'Administrateur i
Préambule ..... *i*
Demandes d'indemnisation canadiennes ..... *i*
Expérience nord américaine ..... *ii*
Expérience européenne ..... *iii*
Créations européennes ..... *iii*
Questions d'intérêt direct ..... *iv*
Caisse d'indemnisation ..... *iv*
Résumé vi
L'Administrateur x

1. Responsabilités et attributions de l'Administrateur **1**

2. Le Plan canadien d'indemnisation **2**
La Caisse d'indemnisation : un Fonds de dernier recours 3
La Caisse d'indemnisation : un Fonds de premier recours 3

3. Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures **5**
3.1 Cargo/porte-conteneurs New Zealand Caribbean (1989) *5*
3.2 Remorqueur Princess No. 1 (1994) *5*
3.3 Yacht à moteur 42E 6903 (1996) *6*
3.4 Vraquier Haralambos (1996) *7*
3.5 House-boat Rhea (1997) *8*
3.6 Vraquier Rani Padmini (1997) *9*
3.7 Navire de pêche Koyo Maru #16 (1997) *9*
3.8 Vraquier Flare (1998) *10*
3.9 Navire-citerne Enerchem Refiner (1998) *11*
3.10 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Vancouver Harbour (Colombie-Britannique) (1998) *11*
3.11 Navire-citerne Filomena Lembo (1998) *12*
3.12 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Fighting Island (Ontario) (1998) *13*
3.13 Navire de pêche Miss Babs (1998) *13*
3.14 Porte-conteneurs Canmar Valour (1998) *14*
3.15 Traversier Walpole Islander (1999) *15*
3.16 Vraquier Solon of Athens (1999) *15*
3.17 Navire des Grands Lacs Gordon C. Leitch (1999) *16*
3.18 Vraquier Algontario (1999) *16*
3.19 Vraquier Paterson (1999) *17*
3.20 Chalutier congélateur Sam Won Ho (1999) *17*
3.21 Chimiquier Sunny Blossom (1999) *18*
3.22 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Paspébiac, Québec (1999) *18*
3.23 OBO Ariel (1999) *19*
3.24 Bateau de pêche Rivers Inlet (1999) *19*
3.25 Chimiquier Sunny Blossom (1999) *19*
3.26 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Patrick's Cove (Terre-Neuve)(1999) *19*
3.27 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Cumberland (Ontario) (1999) *20*
3.28 Marina de Holland (1999) *20*

3.29 *Marina de Reed Point (1999)* 20
3.30 *Navire de pêche Kopu (1999)* 20
3.31 *Remorqueur Radium Yellowknife (1999)* 21
3.32 *Vraquier Alcor (1999)* 21
3.33 *Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Ville de Québec et Sorel (Amarantos) (1999)* 21
3.34 *Navire Kaye E. Barker (1999)* 22
3.35 *Transbordeur Tachek (2000)* 22
3.36 *Remorqueur à la pêche Miles Sea (2000)* 22
3.37 *Vraquier Bovec (2000)* 22
3.38 *Cargo polyvalent Le Sheng (2000)* 23
3.39 *Bâtiment hydrographe océanique - Ronald H. Brown (2000)* 23
3.40 *Chalutier congélateur Sam Won Ho (2000)* 23
3.41 *Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Port Cartier (Québec) (2000)* 24
3.42 *Navire auto-déchargeur Algowood (2000)* 24
3.43 *Navire de pêche Tahkuna (2000)* 24
3.44 *Navire de pêche Taurus (2000)* 24
3.45 *Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Port de Vancouver (Colombie-Britannique) (2000)* 25
3.46 *Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Dingwall (Nouvelle-Écosse) (2000)* 25
3.47 *Remorqueur Radium 604 (2000)* 26
3.48 *Skaubryn (2000)* 26
3.49 *Administration portuaire du port de Vancouver (2000)* 26
3.50 *Hors-bord de 17 pieds (2000)* 26
3.51 *Yacht Leedon (2000)* 26
3.52 *Barge Burrard Clean # 17 (2000)* 27
3.53 *Bateau de pêche Island Provider (2000)* 27
3.54 *Embarcation de servitude Silver Bullit (2000)* 27
3.55 *Yacht Georgie Girl (2000)* 28
3.56 *Navire de pêche Prosperity (2000)* 28
3.57 *Navire de pêche Texada (2000)* 29
3.58 *Navire-citerne Algoeast (2000)* 29
3.59 *Bateau de plaisance Old Timer (2000)* 29
3.60 *Bateau de pêche Avataq (2000)* 29
3.61 *Navire de ravitaillement au large, Atlantic Hawk (2000)* 30
3.62 *Remorqueur Keta V (2000)* 30
3.63 *Vraquier Sandviken (2000)* 30
3.64 *Navire-citerne Endurance (2000)* 31
3.65 *Navire-citerne Eastern Power (2000)* 31
3.66 *Navires-citernes Irving Primrose et Severn (2000)* 31
3.67 *Navire de pêche Tri-Con Commander(2001)* 32
3.68 *Transbordeur roulier Cicero (2001)* 32
3.69 *Bateau de pêche Sandy S (2001)* 32
3.70 *Vraquier Cartierdoc (2001)* 32

4. Problèmes et remises en question 33
4.1 *Stratégies d'intervention en Arctique* 33
4.2 *Navires aux normes de sécurité et protection de l'environnement* 33
4.3 *Ports de relâche pour navires en avaries – menace de pollution* 36

4.4 Liquidation du FIPOL de 1971 38
4.5 Mesures européennes envisagées après le sinistre de l'Erika – Changements à apporter au régime du FIPOL- Incidences sur la Caisse d'indemnisation 39
4.6 Le niveau élevé des demandes d'indemnisation du FIPOL 44
4.7 Évaluation et restauration des dommages aux ressources naturelles 45
4.8 Fonds consacré aux dommages à l'environnement – Environnement Canada 46
4.9 De la LMMC à la LRM 47
4.10 Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (Projet de loi C-14) 47
4.11 Risques de déversements d'hydrocarbures – navires-citernes par opposition aux navires qui ne sont pas des navires-citernes 47
4.12 Combustible de Soutes – Couverture d'Assurance Canadienne 47
4.13 Le pollueur paye 48

5. Initiatives visant les relations personnelles avec l'ensemble des corporations 49
5.1 Généralités 49
5.2 Arctique et Séminaire technique consacré aux déversements d'hydrocarbures en mer 49
5.3 Conseil consultatif maritime canadien (national) 49
5.4 Conseil consultatif maritime canadien (arctique) 49
5.5 Organismes d'intervention et installations pour l'équipement de la GCC 50
5.6 Cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre 51
5.7 Conférence internationale consacrée aux déversements d'hydrocarbures 51
5.8 Bureau du traitement des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'Erika 52
5.9 Fédération internationale des armateurs pétroliers pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures 53
5.10 Association Canadienne de Droit Maritime (ACDM) (CMLA) 53

6. Responsabilités de la Caisse d'indemnisation envers le Fonds international 54
6.1 CRC de 1969 et FIPOL de 1971 54
6.2 CRC de 1992 et FIPOL de 1992 54

7. Résumé de l'état financier 56

Appendice A : Le Régime d'Indemnisation International 57
Appendice B: FIPOL de 1971 – Conseil d'administration et sessions de l'Assemblée 59
Appendice C: Le FIPOL de 1992 – sessions du Comité exécutif et d l'Assemblée 65
Appendice D: Changements apportés par les Protocoles de 1992 73
Appendice E: États contractants à la fois au Protocole de 1992, à la Convention sur la responsabilité civile et au Protocole de 1992 à la Convention du FIPOL au 24 janvier 2001 75
Appendice F: États contractants à la fois à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 sur le FIPOL au 24 janvier 2001 77
Appendice G: Proposition des communautés européennes pour un fonds COPE 79

Abréviations et noms propres utilisés dans ce rapport

ABS	American Bureau of Shipping
ALERT	Équipe d'intervention d'urgence de l'atlantique
AMOP	Programme sur les déversements d'hydrocarbures en mer, en arctique
APC	Administration Portuaire Canadienne (CPA)
APV	Administration portuaire de Vancouver (VPA)
BST	Bureau de la sécurité des transports (TSB)
CE	Commission Européenne (EC)
CEDRE	Centre de documentation de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentielles des eaux
CCMC	Conseil consultatif maritime canadien (CMAC)
Club P&I	Mutuelle de protection et d'indemnisation (assurances maritimes) (P&I Club)
Code ISM	Code international de gestion de la sécurité (ISM Code)
COPE	Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européenes
CPV	Corporation du port de Vancouver (VPC)
CRC	Convention sur la responsabilité civile (CLC)
CWS	Service canadien de la faune et de la flore
DNV	Det Norske Veritas
DTS	Droits de tirage spéciaux (SDR)*
EC	Environnement Canada (EC)
ECAREG	Bureau des comptes-rendus des navires de l'est du Canada
EU	États-unis (US(A))
FIPOL	Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (IOPC Fund)
GCC	Garde côtière canadienne (CCG)
ICONS	Commission internationale sur les transports maritimes
LMMC	*Loi sur la marine marchande du Canada (CSA)*
LOU	Lettre d'engagement
LMC	Loi maritime du Canada (CMA)
LRM	Loi sur la responsabilitié maritime (MLA)
MEPC	Comité de protection de l'environnement marin
MOU	Protocole d'accord
MPCF	Caisse des réclamations de la pollution maritime
MPO	Ministère des pêches et océans (DFO)
MT	Navire-citerne à moteur
NM	Navire à moteur (MV)
NOAA	Administration nationale des océans et de l'atmosphère des États-unis
NRDA	Evaluation des dommages aux ressources naturelles
NTCL	Compagnie de transport des régions du nord limitée
OBO	Minéralier-vraquier-pétrolier ou navire (OBO)
OCIMF	Oil Companies International Marine Forum
OI	Organisme d'intervention (RO)
OMI	Organisation maritime international (IMO)
OPA	Loi sur la pollution par les hydrocarbures
OPA 90(US)	Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures (États-unis)
OPE	Organisme de protection de l'environnement (EPA)
OSRL	Intervention contre des déversements d'hydrocarbures limitée

REET	Équipe régionale d'urgence environnementale
RINA	Société de classification italienne
RU	Royaume-uni (UK)
SAR	Recherche et sauvetage
SCTM	Service de communication du trafic maritime (MCTS)
SIMEC	Société d'intervention maritime de l'est du Canada (ECRC)
SIMOC	Société d'intervention maritime de l'ouest du Canada (WCMRC)
SITREP	Rapport de situation
SMPT	Société anonyme de services maritimes de Pointe Ttupper (PTMS)
SMTC	Sécurité maritime de Transports Canada (TCMS)
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
UE	Union européenne (EU)
UFPSD	Unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO)
UFS	Unités flottantes de stockage (FSU)
USCG	Garde côtière des États-unis
ZEE	Zone économique exclusive (EEZ)

*Au 1 avril 2001, la valeur du droit de tirage special (DTS) était d'environ 1,988$. Cette valeur réelle est répercutée à l'illustration 1 de l'appendice D. Pour plus de commodité, partout ailleurs dans le rapport les calculs sont fondés sur les DTS ayant une valeur nominale de 2$.

Message de l'Administrateur

Préambule

En qualité d'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, j'ai l'honneur de soumettre mon Rapport annuel couvrant l'exercice financier 2000/2001. Ce rapport donne l'occasion de s'adonner à la réflexion – de façon à juger où nous en sommes aujourd'hui et à penser à nos obligations futures.

Voilà maintenant deux ans qu'il m'a été demandé d'accepeter la charge d'Administrateur. C'est un honneur d'avoir été nommé par le gouvernement pour assumer la responsabilité du poste. L'Administrateur assume également le rôle de chef de la délégation canadienne aux réunions à Londres du Comité exécutif et de l'Assemblée du Fonds international d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). Travailler avec des fonctionnaires consciencieux et autres intervenants et répondre aux défis des activités journalières dans l'exercice de mes deux fonctions, est des plus agréables. Ces obligations envers le service de mon pays sont des plus profondément satisfaisantes.

Ce rapport explique le plan canadien d'indemnisation. Remarquablement, le Canada a à sa disposition la Caisse d'indemnisation. Le Canada est également un État contractant aux Conventions internationales qui mutualisent le risque de pollution par les hydrocarbures provenant de navires-citernes de haute mer. Les Conventions du FIPOL constituent une partie du système d'indemnisation global du Canada. Au Canada, la Caisse d'indemnisation peut être employée à régler des demandes d'indemnisation nées de déversements d'hydrocarbures persistants et non-persistants provenant de toutes les catégories de navires. Les dispositions des FIPOL se limitent aux navires-citernes de haute-mer et aux hydrocarbures lourds persistants.

En plus d'examiner, d'évaluer et de régler les demandes d'indemnisation canadiennes, l'Administrateur a l'obligation d'ordonner le paiement, aux FIPOL, des contributions canadiennes, prélevées sur la Caisse d'indemnisation et calculées d'après les appels de contributions des FIPOL. L'Administrateur adresse également à l'administrateur des FIPOL, un rapport annuel sur les quantités « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » reçus au Canada. Ces quantités sont déclarées annuellement par plusieurs compagnies pétrolières et par les administrations des centrales électriques. En conséquence, l'Administrateur dispose d'une perspective unique sur les questions d'indemnisation nationales et internationales nées de la pollution par les hydrocarbures, qui touchent les canadiens.

Demandes d'indemnisation canadiennes

Nous avons résolu un certain nombre de demandes d'indemnisation canadiennes très anciennes et beaucoup plus ardues. La Couronne a aussi mené à bien quelques actions entreprises de longue date devant les tribunaux. Au cours des deux dernières années ce travail a eu pour résultat, une réduction importante des cas reportés à plus tard.

Une expérience récente montre que l'examen et l'évaluation des demandes d'indemnisation sont accélérés lorsque les demandeurs fournissent des preuves convaincantes et des explications écrites. Il est essentiel que les mesures prises et les frais encourus soient manifestement raisonnables. La demande d'indemnisation devrait être présentée dans les délais impartis et accompagnée de toutes les pièces justificatives écrites. Ceci comprend différentes justifications fournies par la personne assumant le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre (OSC) et la preuve des paiements, selon le cas. Les registres et notes détaillés des opérations tenus par les personnes assumant le commandement sur place et d'autres personnes sont inappréciables pour faciliter le paiement des demandes d'indemnisation.

De par mes attributions, en tant qu'Administrateur, j'ai l'obligation de faire une offre d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures lorsque tout ou une partie de la demande est

clairement établie grâce aux preuves. Je suis très satisfait lorsque je peux le faire de façon expéditive. En outre, l'Administrateur doit prendre des mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire ou de toute autre personne responsable, le montant qu'il a versé.

Ceci conduit à une situation critique. L'objectif de la Partie XVI de la *LMMC*, est que : **le pollueur doit payer**. Par conséquent, il est essentiel que les ministères du gouvernement obligent leurs fonctionnaires à agir dans les délais impartis pour identifier la source de dommages dus à la pollution par des hydrocarbures. Cette preuve n'est généralement disponible qu'au moment de l'évènement. Une telle preuve peut être capitale pour l'Administrateur, désireux de recouvrer auprès des parties responsables, conformément au régime réglementaitre, les versements effectués par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation. Sans quoi – par défaut – l'évènement devient un rejet non-identifié d'hydrocarbures – et l'Administrateur ne peut pas recouvrer auprés des pollueurs, les versements effectués par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation. Dans de nombreux cas, l'Administrateur a eu des échantillons d'hydrocarbures analysés.

Des demandeurs, y compris la Couronne, ont une responsabilité bien précise de présenter des demandes d'indemnisation accompagnées de toutes les pièces justificatives. Il est également important que des demandes d'indemnisation officielles soient présentées au propriétaire du navire, dans les délais impartis, particulièrement lorsque les propriétaires de navire ont à traiter avec leur Club P&I ou leurs assureurs.

J'aimerais pouvoir continuer à discuter des mesures pratiques qui peuvent être prises par la Garde côtière canadienne et l'Administrateur, en vue d'améliorer la présentation et le traitement des demandes d'indemnisation, d'une manière compatible avec les bons usages en affaires et conformément aux lois régissant l'administration de la Caisse d'indemnisation.

Expérience nord américaine

Alors que les sinistres de pétroliers au Canada et aux États-Unis semblent avoir diminué de façon spectaculaire, en Europe ils ont augmenté récemment dans des proportions inquiétantes.

Les archives de 1999 de la Garde côtière des États-Unis (USCG) montrent que 94 pour cent des évènements de déversements d'hydrocarbures et 70 pour cent de leur volume proviennent de bâtiments autres que des navires-citernes et des barges citernes.

Au Canada, une étude préalable concernant une enquête sur des évènements de déversements d'hydrocarbures au Canada, rapportés par l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation de 1993 à 2000, montre que 12 pour cent étaient dus à des navires-citernes, 62 pour cent à d'autres bâtiments et 26 pour cent à des rejets non-identifiés d'hydrocarbures. Il convient de noter qu'il ressort que ces évènements auraient été couverts par la Caisse d'indemnisation, alors que 88 pour cent de ces évènements canadiens de déversements d'hydrocarbures n'étaient pas couverts par le FIPOL. Le FIPOL couvre seulement les déversements d'hydrocarbures lourds persistants provenant de navires-citernes. La Caisse d'indemnisation couvre les déversements d'hydrocarbures persistants et non-persistants provenant de toutes les catégories de navires, ainsi que les rejets non-identifiés d'hydrocarbures.

Il est très instructif pour des canadiens de noter que la diminution considérable des évènements de déversements d'hydrocarbures, avait été portée au crédit des règles de l'US Oil Pollution Act 90 (*Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures des États-Unis*) (*US OPA*) et d'une application très stricte des règlements sur la sécurité des navires, par la Garde côtière des États-Unis (USCG). Il nous a été dit que l'USCG était en train de promouvoir « une culture en matière de sécurité, » par les transports maritimes.

Des études, présentées au cours de ma présence à la Conférence internationale 2001, consacrées aux déversements d'hydrocarbures, à Tampa, ont montré que la « culture en matière de sécurité » protège l'environnement et est « une bonne affaire » - par opposition à « l'évasion de la culture » et à « la servilité de la culture. » Des transports maritimes viables signifient que la gestion de la sécurité de haute qualité, s'efface devant l'économie des coûts annuels pour l'industrie, représentant entre 500 millions $ EU et 1 milliard $ EU, soit une moyenne de 200 000 $ EU, pour des compagnies particulières.

En outre, si un navire est pris en flagrant délit de pollution aux États-Unis, il peut en pâtir financièrement. La motivation est là pour une exploitation en toute sécurité. « L'application des règlements » a été dépeinte comme étant la clef de la protection, de la prévention, de la préparation et du continuum d'intervention pour la protection de l'environnement.

Il est à noter, pour cette année, l'enquête et les poursuites couronnées de succès, menées par la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC), pour infractions aux règlements canadiens sur la pollution par les hydrocarbures.

Expérience européenne

Depuis le sinistre de l'*Erika*, au large de la Bretagne, en décembre 1999, un certain nombre de sinistres de navires-citernes, ayant fait la une de l'actualité, se sont produits dans les eaux européennes : *Levoli Sun* (France 2000), *Kristal* (Espagne 2001), *Castor* (Méditerranée 2001), *Balu* (Golfe de Gascogne 2001) et le *Baltic Carrier* (Danemark 2001).

Il n'est guère étonnant que les européens veuillent que quelque chose soit fait. Au début il semblait qu'il existait une guéguerre de juridiction entre l'OMI et la Commission européenne (CE). Logiquement, de l'avis de beaucoup de personnes, c'est essentiellement une question « de sécurité des navires, plutôt que d'indemnisation », l'argument étant que le FIPOL a déjà augmenté les niveaux d'indemnisation à des niveaux appropriés. Néanmoins, les niveaux d'indemnisation sont perçus comme devant être un enjeu pour le FIPOL de 1992.

Ce fut la pollution par les hydrocarbures causée par le sinistre de l'*Erika*, au large de la Bretagne, en décembre 1999 qui a conduit – particulièrement en France et dans la CE – à réclamer des changements en matière de prévention et d'indemnisation de la pollution par les hydrocabures provoquée par des navires.

En France, ceci a abouti à un sentiment d'urgence, déclenché en partie par de vigoureuses protestations de la part des citoyens français qui s'adressaient aussi bien au gouvernement français pour sa façon de prendre en main le sinistre de l'*Erika* qu'aux règlements sur les transports maritimes en général.

La Bretagne est limitrophe des principales voies de circulation maritime et il est établi que cinq déversements majeurs provoqués par des navires-citernes se sont produits au large des côtes depuis 1976.

Le gouvernement français a aussi été critiqué pour ne pas avoir agi assez rapidement pour effectuer des paiements à ceux qui avaient été touchés par le déversement.

En réaction, les autorités françaises ont préconisé, *inter alia* (entre autres) le relèvement du plafond de responsabilité du FIPOL de 1992, pour qu'il soit porté à 1 milliard d'Euros (1,4 milliards $).

Créations européennes

En janvier 2001, l'Administrateur a été avisé – une année après le sinistre de l'*Erika* – que la CE avait proposé la mise en place d'un Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes (COPE).

Aux termes de la proposition de Fonds COPE, le plafond d'indemnisation serait d'un milliard d'Euros. Ceci comprendrait le montant prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CRC) et par la Convention portant création du Fonds de 1992 (FIPOL) – c'est-à-dire 135 millions de DTS (270 millions $ ou 188 millions d'Euros).

Le Fonds COPE n'interviendrait que lorsqu'un déversement se produirait dans les eaux de l'Union européenne, entraînant ou menaçant d'entraîner une demande d'indemnisation totale, dépassant le plafond prévu par le régime du FIPOL de 1992. Le Fonds COPE serait financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures européens, suivant l'application des procédures similaires à celles des contributaires au FIPOL de 1992. Voir l'Appendice G.

Des propositions urgentes visant à apporter des changements au régime international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et à celui de la sécurité des navires, ont continué à parvenir d'Europe. Par conséquent l'indemnité totale disponible aux conditions du régime du FIPOL de 1992, a été augmentée de 50 pour cent – passant de 270 millions $ à 405 millions $ - prenant effet en 2003. Voir l'Illustration A, Appendice D. Maintenant, le troisième Groupe de travail du FIPOL de 1992 est en train de débattre des changements supplémentaires à apporter au régime du FIPOL de 1992, particulièrement, une troisième couverture d'indemnisation « facultative », en sus des 405 millions $.

À la lumière de toute cette activité du FIPOL, réagissant aux créations européennes, nous notons une étude récente des Clubs P&I, montrant qu'à part l'*Erika* et le *Nakhodka*, tous les déversements d'hydrocarbures ayant eu lieu de 1990 à 1999, en dehors de ceux des États-Unis, rajustés à leurs valeurs de 1999 pour tenir compte du taux d'inflation, auraient été indemnisés aux conditions des limites accrues du FIPOL, devant entrer en vigueur en 2003 (405 millions $). La même étude a indiqué que les coûts de tous les déversements de navires-citernes et de barges aux États-Unis (valeurs réelles et d'inflation) depuis la promulgation de l'*OPA 90* (*Loi de 1990 sur la pollution* – États-Unis), jusqu'à la fin de 1999, auraient été de la compétence de la CRC de 1992 *actuelle* et des limites du Fonds (270 millions $).

Questions d'intérêt direct

Étant donné que la Caisse d'indemnisation est pratiquement responsable d'avoir à verser des contributions canadiennes considérables au FIPOL, les questions d'intérêt direct pour l'Administrateur comprennent : (1) le niveau de la limite de responsabilité du propriétaire du navire dans la CRC de 1992; (2) l'action récursoire utile pouvant être mise à la disposition du FIPOL de 1992; (3) une troisième couverture d'indemnisation « facultative », en sus de la CRC de 1992 et du FIPOL de 1992 et; (4) Le niveau élevé des demandes d'indemnisation du FIPOL.

De mon point de vue, en prenant en considération quelques aspects des questions (1), (2) et (4) cela pourrait faire une grande différence dans la somme à verser par le Canada pour des sinistres internationaux et pourrait encourager la qualité du transport maritime. Une telle action devrait rechercher le juste milieu entre les intérêts des propriétaires de navires et ceux des cargaisons, dans ce qui est autrement un système international fonctionnant relativement bien, lorsqu'il s'agit d'indemniser les dommages dus à des déversements d'hydrocarbures provenant de navires-ci ternes. La question (3) est importante pour les européens en particulier. Il est affirmé qu'étant donné l'humeur en Europe, une troisième couverture d'indemnisation « facultative » est nécessaire pour empêcher la mise en place d'un fonds régional européen (COPE) et ainsi préserver le système des conventions internationales. La délégation canadienne au FIPOL de 1992 continue à appuyer la mise en place de cette option.

Qu'il soit nécessaire ou non pour le Canada de se joindre à une troisième couverture d'indemnisation « facultative » - si jamais elle venait à être proposée – ce serait au Cabinet du gouvernement d'en décider.

Caisse d'indemnisation

Par bonheur, jusqu'à maintenant l'Administrateur a toujours été en mesure de payer au FIPOL les contributions du Canada, prélevées sur les revenus des intérêts perçus, par la Caisse d'indemnisation.

Maintenant, il existe un potentiel pour un accroissement important des contributions du Canada, au Fonds international.

Alors que le Canada était un État contractant au FIPOL de 1971, l'indemnisation maximale disponible pour un seul évènement était d'environ 120 millions $. Lorsque le Canada est devenu un État contractant aux Protocoles de 1992, le 29 mai 1999, le montant maximum payable par le FIPOl de 1992 (y compris le montant payé aux conditions de la CRC de 1992) pour un seul évènement s'est accru pour atteindre environ 270 millions $. En 2003, le régime du FIPOL de 1992 sera augmenté de 50 pour cent, pour atteindre 405 millions $.

Maintenant que la CE a suggéré un niveau d'indemnisation de 1,4 milliards $ pour sa proposition de Fonds COPE, il sera intéressant de voir la réaction de la part du régime du FIPOL, envers la proposition du FIPOL d'une troisième couverture d'indemnisation « facultative. »

Sur le plan des effets éventuels de cette augmentation du FIPOL, il semble que le volume des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ait tendance à augmenter au prorata de la limite d'indemnisation disponible. Il est aussi bon de remarquer que les réceptions d'hydrocarbures canadiens sont en hausse de façon considérable. Les répercussions de l'exploitation nationale d'hydrocarbures au large commence à se faire sentir. Ce dernier développement à lui seul, pourrait indiquer une augmentation dans le niveau des paiements au FIPOL qui doivent être effectués par l'Administrateur par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation.

Pour terminer, cette année a été débordante d'activité, remplie de succès et fort intéressante. Pour ma part, les suggestions sur la manière d'améliorer tous les aspects des services de la Caisse d'indemnisation seront les bienvenues.

Résumé

Ce Rapport annuel de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse d'indemnisation) couvre l'exercice financier ayant pris fin le 31 mars 2001.

Un compte rendu de l'état financier de fin d'exercice de la Caisse d'indemnisation figure dans ce rapport, comprenant le coût des règlements des demandes d'indemnisation au Canada et le montant des paiements effectués par la Caisse d'indemnisation, au Fonds international.

Des demandes d'indemnisation canadiennes ont été réglées et payées, pour un montant global d'environ 132 000$. Cette année un montant record d'environ 6,7 millions $ a été versé au FIPOL de 1992, par l'Administrateur, par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation, pour des sinistres ayant eu lieu hors du Canada. Au 31 mars 20001, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation était de 304 809 154,46$.

Le rapport décrit le régime d'indemnisation canadien.

Les catégories de demandes d'indemnisation pour lesquelles la Caisse d'indemnisation peut être tenue d'avoir à payer, comprennent :

- Des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- Des demandes d'indemnisation pour des frais de nettoyage de déversements d'hydrocarbures, y compris les mesures de sauvegarde et;
- Des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et des frais de nettoyage là où l'identité du navire qui a provoqué le déversement, n'a pu être établie (rejets non-identifiés d'hydrocarbures).

Une vaste catégorie déterminée de personnes impliquées dans l'industrie canadienne de la pêche peut présenter une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation pour un manque à gagner résultant d'un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire.

Annuellement, un certain nombre d'évènements de pollution par les hydrocarbures sont réglés à l'amiable directement entre les demandeurs (publics et privés) et les propriétaires de navires. Par exemple, au cours de l'année, la GCC avait dix demandes d'indemnisation représentant un montant global « de réclamations » supérieur à 1 million $, qui avaient été négociées et réglées à l'amiable directement avec les propriétaires de navires respectifs. Dans plusieurs cas de règlements à l'amiable directs (publics et privés) l'intervention de l'Administrateur a contribué à réaliser une solution définitive entre les parties, par conséquent écartant toute demande envers la Caisse d'indemnisation.

Le rapport souligne la situation des évènements de pollution par les hydrocarbures portés à la connaissance de l'Administrateur. L'Administrateur a répondu à toutes les demandes de renseignements visant des droits à indemnisation et a examiné toutes les demandes d'indemnisation nées de la pollution par les hydrocarbures. Le temps passé à traiter les demandes d'indemnisation respectives, regardant les navires identifiés et les rejets non-identifiés d'hydrocarbures, dépendait de l'état complet des documents justificatifs. Le récit des évènements révèle les demandes d'indemnisation qui ont été réglées à l'amiable et également les demandes d'indemnisation particulières qui en sont à un stade plus ou moins avancé. Le rapport contient aussi, l'état actuel des actions récursoires intentées par l'Administrateur contre les propriétaires de navires.

La GCC est en train de faire appliquer une stratégie d'intervention en Arctique. Ceci est un pas important vers une possibilité d'intervention en mer dans l'Arctique canadien. Le dispositif d'organisme d'intervention (OI) n'est pas encore appliqué au nord du 60e parallèle de latitude nord.

De la plus haute importance est la question des ports de relâche pour des navires en avaries à la mer. La menace de pollution par les hydrocarbures au large de la côte du Canada, a suscité un très vif intérêt et a provoqué une couverture médiatique considérable, en décembre 2000, lorsque le pétrolier en avaries *Eastern Power*, en route pour Terre-Neuve, s'est vu refuser par la SMTC, l'entrée dans les eaux canadiennes. Il est dit qu'il existe une « tradition » de ports offrant un abri aux navires en avaries. Aujourd'hui un navire-citerne en avaries, chargé d'hydrocarbures, est souvent considéré comme étant un hôte indésirable par l'État côtier, en raison de dommages éventuels que pourrait causer la pollution par les hydrocarbures. Toutefois, dans certains cas, entrée dans un port de relâche pourrait réduire la menace de pollution.

Internationalement, il semble qu'il y ait un large consensus sur la nécessite d'aborder la question des ports de relâche pour des navires en danger. Au Canada, un facteur particulier devrait être pris en considération. Des Administrations portuaires canadiennes (CPA), conformément à la *Loi maritime du Canada*, sont exploitées sur une base commerciale, et pourraient être préoccupées d'avoir la responsabilité des frais découlant de dommages aux installations ou de la pollution par les hydrocarbures. Par exemple, les pouvoirs d'une CPA, de refuser l'entrée au port d'un tel navire, pourraient devenir un problème.

L'Administrateur s'intéresse particulièrement au défi permanent auquel doivent faire face les sociétés de classification, les propriétaires de navire, les régulateurs et autres personnes de l'industrie maritime, pour faire respecter les normes de construction, de dotation en personnel et d'exploitation des navires bien équipés, de façon à ce qu'ils puissent être exploités en toute sécurité en vue d'éviter des dommages à l'environnement.

Des sinistres récents en Europe ont fait naître des doutes sur l'efficacité des principes et des guides de conduite internationaux visant la gestion de la sécurité pour permettre l'exploitation en toute sécurité des navires et pour prévenir la pollution, mieux connus sous l'appellation de Code ISM (Code international de gestion de la sécurité). Pour certaines catégories de navires, y compris les pétroliers, le Code ISM est entré en vigueur le 1er juillet 1998. Tous les autres types de navires devront respecter ce code le 1er juillet 2002.

Le Secrétaire-général de l'OMI a annoncé l'instauration de plans d'évaluation de l'efficacité et des répercussions du Code ISM, jusqu'à maintenant.

La question de la Convention de l'OMI sur les soutes récemment adoptée, visant à mettre en place un régime de responsabilité et d'indemnisation en cas de déversements d'hydrocarbures transportés en tant que combustible de soute, est abordée dans ce rapport.

Généralement il est admis, qu'en raison du nombre élevé d'États obligés d'avoir à ratifier la Convention, il se pourrait qu'elle n'entre pas en vigueur dans un proche avenir. Heureusement au Canada – contrairement à la plupart des pays – la Caisse d'indemnisation, selon les instructions de l'Administrateur, peut être utilisée pour payer les demandes d'indemnisation nées de déversements d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navire, y compris pour les hydrocarbures provenant des soutes des navires.

Le calendrier de l'OMI visant la suppression progressive des pétroliers monocoques a bien été noté.

Les propriétaires de navires qui adoptent le concept d'une « culture en matière de sécurité », aident à protéger l'environnement; c'est une bonne affaire. L'argent dépensé en temps opportun permet d'épargner plus tard des millions de dollars.

Le rôle des sociétés de classification est essentiel pour faire respecter la sécurité des navires et la protection de l'environnement. Récemment, la Commission internationale sur les transports maritimes a rapporté qu'à moins que les sociétés de classification ne rétablissent leur professionnalisme en appliquant strictement et régulièrement les normes techniques à tous les navires, elles risquaient d'avoir à faire face à un nombre croissant de règlements et à une isolation commerciale.

Le rapport explique de quelle façon sont traitées les indemnisations pour des dommages à l'environnement, aux conditions de la *LMMC*, du régime du FIPOL et de l'*US OPA*. Veuillez noter également le compte spécial du Canada – le Fonds pour les dommages à l'environnement.

Le régime canadien d'indemnisation/la Caisse d'indemnisation couvre toutes les catégories de navires, de même que des hydrocarbures persistants et non-persistants et également des rejets non-identifiés d'hydrocarbures. Le Canada est un État contractant à un régime international d'indemnisation qui mutualise le risque de pollution par les hydrocarbures persistants provenant de pétroliers de haute-mer. Pour la Caisse d'indemnisation se présentent donc de nouvelles possibilités de contestations budgétaires nées du régime international.

Après le 29 mai 1999, l'Administrateur a l'obligation de payer des contributions, par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation, pour des sinistres internationaux, au niveau maximal le plus élevé par sinistre, d'environ 270 millions $, aux conditions du régime du FIPOL de 1992. Ce niveau d'indemnisation sera augmenté de 50 pour cent en 2003, pour atteindre environ 405 millions $ par sinistre. Les 50 pour cent d'augmentation, étaient une réponse directe aux demandes faites pour que l'UE intente une action unilatérale et éventuellement suive l'exemple des Etats-Unis, qui ont promulgué en 1990 leur propre loi, *La loi sur la pollution par les hydrocarbures* (*Oil Pollution Act*) (*OPA*). Cependant cette action par le régime international, d'augmenter son niveau d'indemnisation de 50 pour cent, n'avait pu satisfaire la CE.

En conséquence, en janvier 2001, la CE a proposé un règlement pour instaurer un Fonds régional d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures, dans les eaux européennes. Le montant d'indemnisation disponible relèverait le plafond de responsabilité jusqu'à 1 milliard d'Euros (1,4 milliards $) qui comprendrait le montant payable sous le régime de la CRC de 1992 et de la Convention du FIPOL de 1992. Le Fonds COPE serait financé par les réceptionnaires européens d'hydrocarbures et n'interviendrait que lorsque le total des demandes d'indemnisation pour un déversement, serait ou risquerait d'être supérieur au plafond prévu par le régime du FIPOL de 1992.

En réaction à la proposition européenne, le FIPOL de 1992 a travaillé à un Protocole visant à instaurer une troisième couverture d'indemnisation « facultative », de façon à contrecarrer la nécessité de mettre en place le Fonds COPE proposé par la CE. Un certain nombre d'États européens choisira probablement de participer au Fonds. Toutefois, il paraît que la plupart des autres États contractants n'adopteront pas la troisième couverture d'indemnisation. Il est à prévoir que la plupart des États poursuivront leur participation au régime actuel, c'est-á-dire seulement la CRC de 1992 et la Convention sur le FIPOL de 1992 – qui augmenteront bientôt les plafonds d'indemnisation – d'environ 50 pour cent en 2003.

Un Comité interministériel canadien continue à examiner les questions qui pourraient affecter le Canada dans tout changement éventuel aux Conventions internationales.

Il paraît que la Convention sur le FIPOL de 1971 cessera d'être en vigueur le 24 mai 2002. Maintenant le Canada est un État contractant à la Convention sur le FIPOL de 1992. Néanmoins, la Caisse d'indemnisation a un passif exigible envers le FIPOL de 1992 mais seulement pour des sinistres ayant eu lieu avant le 29 mai 1999.

En tant que chef de la délégation canadienne auprès du FIPOL de 1992, ces discussions continuent à aider l'Administrateur, particulièrement sur les questions relatives à la recevabilité des demandes d'indemnisation et au calcul des niveaux initiaux des paiements d'indemnités dans ce sinistre grave.

- « La Conférence internationale 2001 consacrée aux déversements d'hydrocarbures », tenue à Tampa en Floride, avait pour thème central « les stratégies globales pour la prévention, la préparation, l'intervention et la restauration ». L'Administrateur y assistait.
- Il a participé avec des représentants des organismes gouvernementaux et de l'industrie maritime, au cours, donné au Collège de la GCC au Cap Breton, destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre.
- Des experts maritimes de la Caisse d'indemnisation ont également assisté aux Conférences nationales semestrielles du CCMC à Ottawa, au Séminaire technique AMOP (programme sur les déversements en Arctique et en mer) à Vancouver et ont visité les installations d'équipement des organismes d'intervention à Vancouver et à Saint Jean de Terre-Neuve.

Depuis 1989, les FIPOL de 1971 et de 1992 ont reçu environ 27.2 millions $ prélevés sur la Caisse d'indemnisation. Le rapport note que la Caisse d'indemnisation doit compter sur des responsabilités futures éventuelles très importantes envers le FIPOL de 1992, pour des sinistres internationaux.

Les Appendices contiennent des extraits de la proposition de la CE, d'un règlement sur l'instauration d'un fonds devant fournir une indemnisation d'un plafond de 1 milliard d'Euros pour des déversements d'hydrocarbures se produisant dans des États membres de l'UE.

L'Administrateur poursuit ses initiatives visant des relations personnelles avec l'ensemble des corporations, comprenant :

- Des réunions du Conseil consultatif maritime du Nord canadien (CCMC) tenues à Iqaluit dans l'Île de Baffin. L'Administrateur a eu des discussions avec les représentants des Territoires du Nord-Ouest et avec ceux du nouveau territoire du Nunavut.
- Des rencontres, à Londres, avec des représentants de l'ITOPF. Il a également rendu visite à Lorient, Morbihan, France, au Bureau du traitement des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika*.

Au cours de l'année, l'Administrateur, en qualité de chef de la délégation canadienne, a assisté aux sessions du Comité exécutif et de l'Assemblée du Fonds international, tenues au siège de l'OMI à Londres et en a fait des comptes-rendus. Ces extraits de ses comptes-rendus de la délégation sur ces délibérations se trouvent dans les Appendices.

L'Administrateur

En 1979 l'Administrateur, M. K.A. MacInnis, c.r. (alors conseiller juridique privé) avait été engagé en qualité de conseiller juridique par la Garde côtière canadienne (GCC), en l'occurrence, immédiatement après la catastrophe du pétrolier *Kurdistan*, immatriculé en Grande-Bretagne, qui s'était cassé en deux dans le détroit de Cabot. Lors de ce sinistre majeur, la GCC a fait la démonstration de sa préparation à intervenir contre des déversements d'hydrocarbures, en procédant, au sauvetage de la partie arrière du pétrolier et de sa cargaison, au remorquage de la partie avant et de sa cargaison jusqu' à l'accore du plateau continental où elle fut coulée à coups de canon par la Marine royale et, au nettoyage des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse. La prouesse remarquable de la GCC, y compris le sauvetage de l'équipage, a été à l'origine d'éditoriaux hautement élogieux, parmi les médias nationaux.

M. MacInnis a conseillé la GCC à tous égards, y compris en faisant accélérer le règlement à l'amiable des demandes d'indemnisation individuelles et a assisté à Londres à l'enquête interminable diligentée par la suite, sur la cause du bris du navire. Le sinistre du *Kurdistan* s'est achevé devant la Cour fédérale du Canada par le règlement et le paiement réussis de la demande en recouvrement de frais considérables présentée par la GCC, à l'encontre des propriétaires du navire et de la Caisse canadienne des réclamations de la pollution maritime (MPCF). La MPCF était la devancière de la Caisse d'indemnisation (SOPF).

Inscrit au barreau de Colombie-Britannique et de Nouvelle-Écosse, M. MacInnis a également suivi les cours du Collège universitaire de Londres (Angleterre) – obtenant une maîtrise en droit maritime commercial et en droit de la mer international.

Son expérience acquise à représenter les propriétaires de navires, les assureurs, les compagnies d'assistance et de sauvetage et les ministères du gouvernement dans des cas d'accidents et de sinistres maritimes, de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de sauvetage en mer, de même que les intérêts des environnementalistes et des pêcheurs, s'est avérée inestimable pour assumer les fonctions et les responsabilités d'Administrateur de la Caisse d'indemnisation. L'administrateur peut toujours compter sur l'excellente collaboration et le concours de personnes tant des secteurs public que privé, ainsi que du directeur du Fonds international et des membres du Secrétariat.

Il a servi dans la Réserve de la Marine royale canadienne (RCNR).

1. Responsabilités et attributions de l'Administrateur

L'Administrateur nommé par le Gouverneur en Conseil:

- est nommé à titre inamovible et en qualité d'autorité indépendante, doit enquêter sur toutes les demandes d'indemnisation présentées contre la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (La Caisse d'indemnisation) et les évaluer, à moins que le demandeur n'interjette appel devant la Cour fédérale du Canada.
- prépare un rapport annuel, compte-rendu des activités de la Caisse d'indemnisation qui est déposé par le ministre des Transports, sur le bureau du Parlement;
- a les pouvoirs d'un commissaire nommé en vertu de la partie I de la *Loi sur les enquêtes*;
- peut engager une action récursoire à l'encontre de tiers, en vue de recouvrer les montants prélevés sur la Caisse d'indemnisation, pour indemniser un demandeur et peut également entreprendre une action en vue d'obtenir une garantie, même avant d'avoir reçu une demande d'indemnisation;
- est, selon la Loi, partie à toute procédure engagée par un demandeur, à l'encontre du propriétaire d'un navire, de son assureur ou du FIPOL, selon le cas;
- aux termes de la *Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC)*, a la responsabilité d'ordonner, par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation, les paiements de toutes les contributions canadiennes dues au FIPOL (ces contributions sont fondées sur les quantités d'hydrocarbures reçus au Canada, déclarées par l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, à l'Administrateur du FIPOL et;
- est le chef de la délégation canadienne se rendant aux réunions du Comité exécutif et de l'Assemblée du FIPOL.

2. Le Plan canadien d'indemnisation

Du fait des modifications apportées à la *LMMC*, les dispositions de la Caisse d'indemnisation sont entrées en vigueur le 24 avril 1989. La Caisse d'indemnisation a remplacé la Caisse des réclamations de la pollution maritime qui était en place depuis 1973. En 1989, les sommes accumulées dans la Caisse des réclamations de la pollution maritime s'élevaient à 149 618 850,24$ et furent transférées à la Caisse d'indemnisation.

La Caisse d'indemnisation est un compte spécial ouvert parmi les comptes du Canada, qui fait que des intérêts sont actuellement portés à son crédit mensuellement par le Ministre des Finances.

Entre le 15 février 1972 et le 1er septembre 1976, une contribution de 15 cents était imposée. Durant cette période une somme totale de 34 866 459,88$ fut perçue auprès de 65 contributaires et portée au crédit de la Caisse des réclamations de la pollution maritime. Les contributaires à la Caisse des réclamations de la pollution maritime comprenaient des compagnies pétrolières, des administrations de centrales électriques, des fabricants de pâte à papier et de papier, des usines de produits chimiques et d'autres industries lourdes.

Au cours de l'exercice financier commençant le 1er avril 2001, le Ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 40,07 cents par tonne métrique d'une cargaison en vrac « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importés au Canada ou expédiés d'un endroit au Canada, sur un navire. La levée de contributions est indexée annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

Depuis 1976, aucune levée de contributions n'a été imposée.

La Caisse d'indemnisation a la responsabilité de payer les demandes d'indemnisation présentées pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par des déversements d'hydrocarbures provenant d'un navire ou pour des dommages anticipés, quelque soit le lieu au Canada, ou dans les eaux canadiennes, y compris la zone économique exclusive du Canada.

La Caisse d'indemnisation est destinée à payer les demandes d'indemnisation relatives aux rejets d'hydrocarbures provenant de toutes les catégoiries de navires.

La Caisse d'indemnisation, contrairement au FIPOL de 1992, ne limite pas ses considérations, aux seuls navires-citernes de haute-mer ou aux hydrocarbures persistants. La Caisse d'indemnisation est également prévue pour permettre d'octroyer des indemnités complémentaires (sorte de troisième couverture) au cas où les fonds disponibles, au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CRC) et de la Convention de 1992 portant création du Fonds (FIPOL), concernant des rejets d'hydrocarbures au Canada provenant de pétroliers, seraient insuffisants pour faire face à toutes les demandes d'indemnisation établies (voir l'illustration 1, à l'Appendice « D »).

Pour l'exercice financier ayant débuté le 1er avril 2001, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation s'élève actuellement à 133 608 938,80$ pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul rejet d'hydrocarbures. Ce montant est indexé annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

Les catégoiries de demandes d'indemnisation pour lesquelles la Caisse d'indemnisation peut être responsable comprennent :

- des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- des demandes d'indemnisation pour des frais encourus pour effectuer le nettoyage des rejets d'hydrocarbures, y compris les frais pour des mesures de sauvegarde et;
- des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et pour des fais de nettoyage, lorsque l'identité du navire qui a causé le déversement n'a pu être établie (rejets non identifiés d'hydrocarbures).

Une vaste catégorie déterminée de personnes impliquées dans l'industrie canadienne de la pêche peut présenter une demande d'indemnisation pour un manque à gagner résultant de rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire.

Le régime actuel des demandes d'indemnisation réglementaires, tel que figurant à la partie XVI de la *LMMC*, selon lequel s'applique le principe que le **pollueur doit payer**, a en l'état ses pierres angulaires :

- tous les frais qui doivent être raisonnables;
- toutes les mesures prises pour effectuer le nettoyage qui doivent être des mesures raisonnables; et
- tous les frais qui doivent avoir été réellement encourus.

La Caisse d'indemnisation : un Fonds de dernier recours

La *LMMC* impose au propriétaire du navire une responsabilité très stricte pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, provoquée par son navire et pour des frais encourus par le Ministre des Pêches et des océans et par toute autre personne au Canada, pour des mesures de nettoyage et de sauvegarde.

En premier lieu, conformément aux dispositions de la *LMMC*, un demandeur peut engager une action à l'encontre d'un propriétaire de navire. L'Administrateur de la Caisse d'indemnisation est, selon la Loi, partie à toute procédure judiciaire engagée devant des tribunaux canadiens, par un demandeur contre le propriétaire du navire, son garant ou le FIPOL de 1992. Dans ce cas, la portée de la responsabilité de la Caisse d'indemnisation, en tant que dernier recours, est précisée à l'Article 709 de la *LMMC*.

L'Administrateur a également le pouvoir et le mandat de participer à tout règlement d'une affaire faisant l'objet d'une telle procédure judiciaire et peut effectuer des paiements, par prélèvements sur la Caisse d'indemnisation comme cela pourrait être imposé, selon les termes du règlement de l'affaire.

Un organisme d'intervention tel que précisé dans la *LMMC*, n'est pas en droit de déposer directement une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation mais peut, après avoir épuisé toutes les possibilités d'exercer ses droits en la matière, auprès du propriétaire du navire, faire valoir sa demande d'indemnisation, pour des frais restés impayés.

La Caisse d'indemnisation : un Fonds de premier recours

La Caisse d'indemnisation peut aussi être un Fonds de premier recours pour des demandeurs, y compris la Couronne.

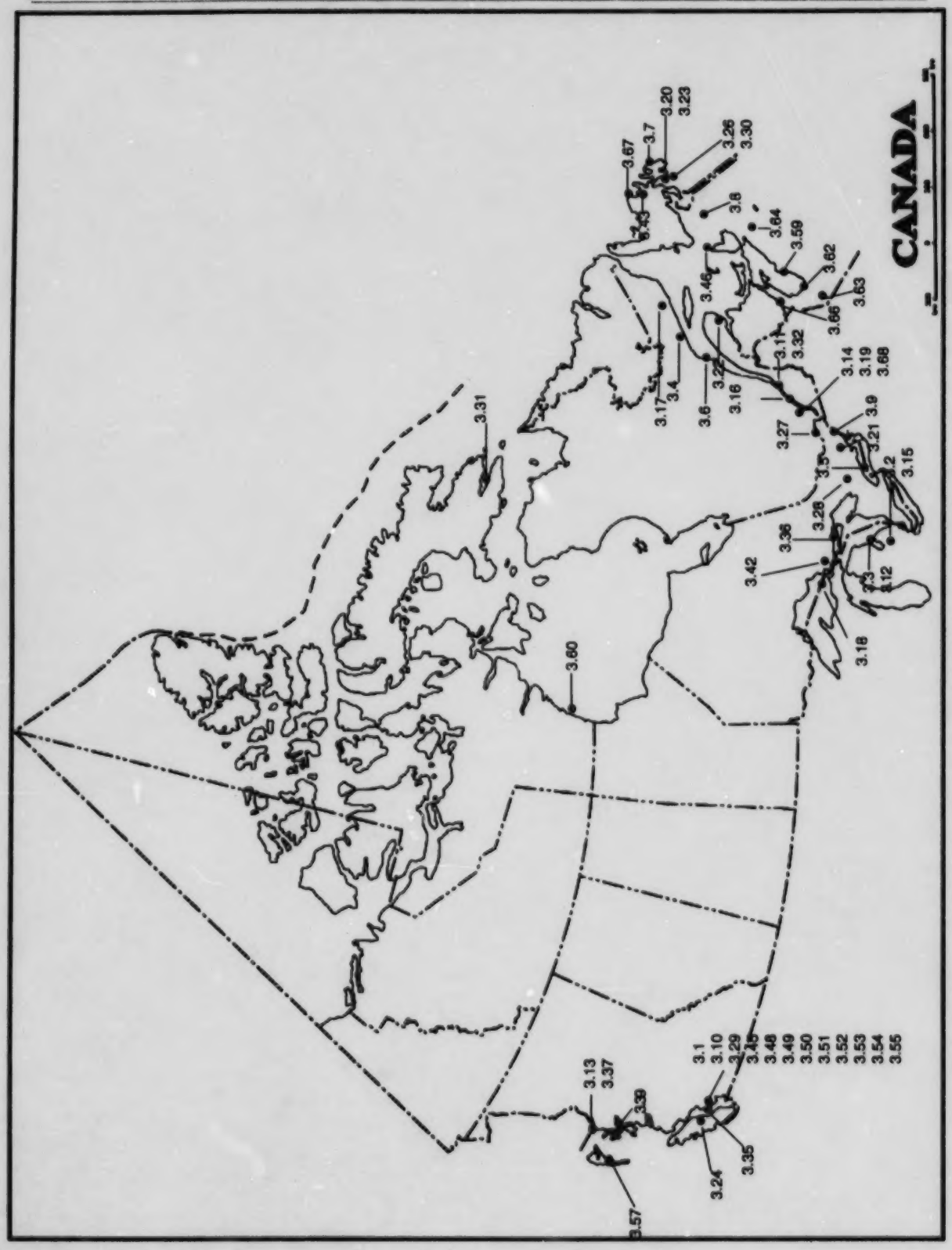
Comme prévu dans la *LMMC*, à part une exception, toute personne peut déposer une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, concernant une perte, ou un dommage ou des frais dus à la pollution par les hydorcarbures. Une organisme d'intervention, formée aux conditions de la *LMMC*, n'est pas en droit de déposer directement une demandes d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation.

L'Administraeur, en tant qu'autorité indépendante, a l'obligation d'enquêter sur les demandes d'indemnisation déposées contre la Caisse d'indemnisation et de les évaluer. Pour ce faire, il a les pouvoirs, de sommer des témoins à comparaître et d'obtenir des documents.

L'Administrateur peut soit faire une offre d'indemnisation, soit rejeter la demande d'indemnisation. Un demandeur non satisfait peut, dans un délai de 60 jours, interjeter appel auprès de la cour fédérale du Canada, de la décision de l'Administrateur.

Lorsque l'Administrateur paie une demande d'indemnisation, il est subrogé dans les droits du demandeur et il a l'obligation de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire ou de toute autre personne responsable, le montant qu'il a versé aux demandeurs. En conséquence, l'Administrateur est habilité à intenter une action *in rem*, à l'encontre du navire (ou à l'encontre du produit de sa vente si celui-ci a été vendu) en vue d'obtenir une garantie afin de protéger les intérêts de la Caisse d'indemnisation, au cas où aucune autre garantie n'aurait été fournie. L'Administrateur est en droit d'obtenir une garantie même avant d'avoir reçu une demande d'indemnisation mais l'action ne peut être poursuivie que si l'Administrateur a payé les demandes d'indemnisation et est subrogé dans les droits du demandeur.

Comme indiqué ci-dessus, l'Administrateur a l'obligation de prendre des mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire, du FIPOL, ou de toute autre personne, le montant de l'indemnisation qu'il a versé au demandeur, prélevé sur la Caisse d'indemnisation, ceci inclut le droit d'intenter une action contre le Fonds de limitation de responsabilité du propriétaire du navire, constitué aux termes des dispositions de la CRC de 1992.


CANADA
3.67
3.7
3.20
3.23
3.26
3.30
3.8
3.64
3.59
3.62
3.63
3.66
3.48
3.11
3.32
3.14
3.19
3.68
3.17
3.4
3.6
3.22
3.16
3.27
3.9
3.21
3.5
3.2
3.15
3.31
3.28
3.36
3.42
3.23
3.12
3.18
3.60
3.1
3.10
3.29
3.45
3.46
3.49
3.50
3.51
3.52
3.53
3.54
3.55
3.13
3.37
3.39
3.35
3.24
3.57

3. Événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures

Quelle que soit l'année, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires (la Caisse d'indemnisation), reçoit de nombreux rapports d'événements de pollution par les hydrocarbures, envoyés par une variété de personnes, y compris des particuliers qui désireux d'être considérés comme des requérants éventuels, par suite de dommages, dus à la pollution par les hydrocarbures, qu'ils ont éprouvés. Ces rapports qui relevaient de sa competence sont relates ci-dessous. L'Administrateur n'ignore pas que beaucoup plus d'événements ayant entraîné des rejets d'hydrocarbures, sont rapportés nationalement. Beaucoup de ceux qui ont été rapportés sont d'un intérêt mineur (irisations). D'autres impliquaient de plus grandes quantités d'hydrocarbures mais ne furent pas portés à la connaissance de l'Administrateur car ils avaient été traits d'une manière acceptable au niveau local, incluant l'approbation de la responsabilité financière par le pollueur.

Les lieux d'événements sont indiqués la carte figurent à la page ci-contre.

3.1 *Cargo/porte-conteneurs New Zealand Caribbean (1989)*

Ce fut seulement le 21 août 1990 que pour la première fois l'Administrateur fut mis au courant de cet événement de pollution par les hydrocarbures, lorsqu'il s'est vu remettre par la Société du port de Vancouver, un exemplaire de l'exposé détaillé des prétentions du demandeur, conformément aux dispositions de l'article 713 *LMMC*. Ce document constituait l'Administrateur partie à l'action en justice, selon la Loi. L'exposé détaillé des prétentions du demandeur, soutenait que le cargo à marchandises diverses/porte-conteneurs *New Zealand Caribbean* de 19 613 tonneaux de jauge brute, battant pavillon du Vanuatu, avait causé, le 30 janvier 1989, une pollution par les hydrocarbures en venant s'amarrer le long du quai du chantier de construction navale à Vancouver nord (Colombie-Britannique). Il était précisé qu'un bollard d'amarrage situé sur le quai, avait crevé une caisse journalière à combustible installée sur la face interne du bordé de muraille du navire. Entre le moment de l'événement et celui où la Société du port de Vancouver avait déposé sa demande d'indemnisation, le navire avait changé de nom, de pavillon, de propriétaires et de compagnie d'exploitation. Il a été convenu qu'à moins que les intérêts de la Caisse d'indemnisation ne soient en jeu, celle-ci n'avait pas à donner d'instruction à son conseiller juridique.

Par la suite, la Société du port de Vancouver prétendait en outre qu'elle avait encouru des frais de nettoyage indispensables s'élevant à 76 272,26$. Il semblerait que le navire ait refusé de payer la demande d'indemnisation, en raison de prétendues défectuosités dans la conception de l'appontement et d'autres choses.

Au cours de l'année 1997, un règlement extrajudiciaire avait été conclu entre les parties. Le navire avait effectué un versement de 51 000$ et la Société du port de Vancouver était d'accord pour qu'une ordonnance d'acquit soit déposée, nommant le navire et ses propriétaires, concluant l'affaire entre ces parties. Le conseiller juridique pour le chantier de construction navale avait été d'accord pour un versement de 25 000,00$, partie des paiements dus par le chantier qui était maintenant en faillite. Les poursuites judiciaires contre le chantier de construction navale continuent.

L'Administrateur n'avait pas été partie à ce règlement et le 20 avril 1998, il avait écrit à la Société du port de Vancouver pour l'informer qu'il réservait tous ses droits dans cette affaire. La dernière information reçue de la Société du port de Vancouver, serait qu'il ne s'est produit aucun changement important dans cette affaire.

3.2 *Remorqueur Princess No. 1 (1994)*

Le 9 février 1994, ce remorqueur canadien de 87 tonneaux de jauge brute, appareillait d'Erieau (Ontario), en route pour Thames River (Ontario) où il devait casser la glace sur le fleuve. Avant d'appareiller, le remorqueur avait été prié de consulter l'officier des glaces de la GCC, ce qui ne fut pas fait. Le 10 février 1994, le remorqueur s'est trouvé pris dans de la glace épaisse, dans le lac Erié, avec une gîte d'environ 55°. Un brise-glace de la Garde côtière des États-Unis répondit à la situation urgente et cassa la glace tout autour du remorqueur, relachant ainsi la pression. Le *Princess No. 1* reçut l'ordre de la part du bureau de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC), de rejoindre un port, car il avait été jugé que le remorqueur et son équipage ne possédaient pas les certificats et brevets requis pour entreprendre un tel voyage. Le Capitaine du remorqueur fut débarqué par un hélicoptère de la Garde côtière des États-Unis par mesure de précaution, en raison du danger qu'il y avait pour l'équipage et parce que le Capitaine était atteint d'une incapacité physique découlant de blessures reçues auparavant dans un accident à terre, passé sous silence. Par la suite, un brise-glace de la GCC escorta le remorqueur, dans les chenaux pris par les glaces, jusqu'à la base de la GCC d'Amherstburg (Ontario).

Tard dans l'après-midi du 11 février 1994, le remorqueur arriva à la base où un inspecteur de la SMTC l'attendait. Etant donné que le remorqueur était vraiment sans chauffage, deux des trois membres d'équipage demeurés à bord, partirent chez eux. Le troisième membre

d'équipage, le chef mécanicien, descendit aussi à terre pour prendre un repas chaud, lorsqu'il revint, il trouva le remorqueur en train de couler. Aidés de pompes, les sapeurs pompiers locaux prirent des mesures d'urgence, mais il était trop tard et le remorqueur coula à son poste à quai. À la suite du naufrage, une certaine quantité d'hydrocarbures se répandit. La GCC intervint et utilisa les navires et équipages de la GCC qui se trouvaient dans le secteur, afin d'endiguer et de nettoyer la pollution, une partie étant de la glace polluée. Par la suite, le propriétaire renfloua le remorqueur au moyen des ses ressources personnelles et le mit à terre. Il fut découvert que de nombreuses voies d'eau s'étaient produites dans la coque du remorqueur, sans doute au cours des opérations dans les glaces.

Le propriétaire du remorqueur prétendit qu'il n'était pas assuré et qu'il n'avait pas d'argent pour payer les frais de nettoyage. Le remorqueur, vieux de 91 ans, dans son état après renflouement, n'avait qu'une valeur très limitée. Dans ces conditions, le 30 décembre 1994, la Couronne présentait à l'Administrateur, une demande d'indemnisation s'élevant à 250 742,38$, pour se faire rembourser les frais de la GCC.

L'Administrateur avait certains doutes concernant le montant de la demande d'indemnisation, en particulier pour le calcul des coûts des navires et des équipages de la GCC. À la suite d'un certain nombre de réunions, un accord fut conclu pour le règlement d'une somme de 105 000,00$, y compris les intérêts et le 26 novembre 1996, des dispositions furent prises pour transférer cette somme à la Couronne.

Le 10 février 1997, l'Administrateur déposait un exposé détaillé des prétentions du demandeur, devant la Cour fédérale du Canada, contre le *Princess No 1* et son propriétaire, en vue de recouvrer la somme de 105 000,00$ plus les intérêts. Le 7 octobre 1998, un jugement par défaut au bénéfice de la Caisse d'indemnisation, fut obtenu contre les propriétaires et les exploitants du remorqueur.

Il avait été très difficile de se mettre en rapport avec les propriétaires du remorqueur. L'Administrateur prit des dispositions pour que soit assurée une surveillance périodique du *Princess No. 1* et d'un remorqueur plus petit, également propriété de la même famille, les deux bâtiments étant désarmés à Windsor (Ontario). Le 22 février 2000, l'Administrateur écrivit aux propriétaires et cette fois, reçut une réponse par téléphone.

Trois membres de la famille sont impliqués dans le remorqueur. L'Administrateur avait eu plusieurs discussions téléphoniques avec deux membres de la famille, au cours des mois écoulés. Ces discussions ont conduit le conseiller de la Caisse d'indemnisation à élaborer un accord de règlement visant la demande d'indemnisation impayée. Le 21 juin 2000, le procès-verbal du règlement fut présenté au membre de la famille enregistré actuellement comme étant le propriétaire du *Princess No. 1*. Ce procès-verbal prévoit des versements réguliers, garantis par deux membres de la famille pour le compte du troisième. Au moment du naufrage, le troisième membre était le propriétaire enregistré du remorqueur. Suite à des avis professionnels que le remorqueur n'avait que peu ou pas de valeur et qu'il serait fort douteux, selon des témoignages, que le propriétaire pourrait ou voudrait satisfaire aux exigences du jugement, un règlement d'un montant de 50 000,00$ fut convenu le 21 mars 2001, devant être versé en totalité au plus tard le 1er décembre 2004, au moyen de chèques post-datés à des dates échelonnées. Le premier paiement de 10 000,00$ a été porté au crédit de la Caisse d'indemnisation, pour cet exercice financier. L'Administrateur suivra de près les périodes de versements mais il considère l'incident comme clos.

3.3 Yacht à moteur 42E 6903 (1996)

Ce yacht en bois, à moteur, de 11 mètres, titulaire d'un permis canadien, de propriété privée, était mouillé dans une crique au large de la rivière St. Clair à quelques kilomètres au nord de Sombra (Ontario). Le 21 septembre 1996, au cours de pluies torrentielles, ce bâtiment de plaisance coulait, déversant du combustible diesel et des hydrocarbures résiduaires. La GCC dépêcha son propre personnel sur les lieux et utilisa son propre matériel pour endiguer et nettoyer la pollution. Le propriétaire put être joint, lequel par la suite renfloua l'embarcation de plaisance. La coque de l'embarcation se révéla pourrie et il a été relaté que par la suite cette dernière avait été démolie.

Le propriétaire précisa qu'il n'avait aucune couverture d'assurance pour l'embarcation de plaisance, aussi le 10 octobre 1997, la Couronne présenta à l'Administrateur une demande d'indemnisation, s'élevant à 2 560,18$, en vue de recouvrer les frais de la GCC. L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation et le 26 janvier 1998, la demande était intégralement réglée, plus 209,92$ d'intérêts courus payables en application de l'article 723 de la *LMMC*.

Pendant toute cette affaire, il fut très difficile d'entrer en rapport avec le propriétaire. Le 31 mars 1998, l'Administrateur désireux de se faire rembourser les sommes versées à la Couronne, par la Caisse d'indemnisation, adressa au propriétaire la demande d'indemnisation, à une adresse qui lui avait été communiquée. Aucun règlement n'a été reçu. Le 13 septembre 1999, un autre exemplaire de la demande d'indemnisation fut adressée au propriétaire, par l'Administrateur, en même temps que le calcul mis à jour des intérêts. Le propriétaire agréé attesta la réception de la demande d'indemnisation.

Depuis, aucune réponse de la part du propriétaire; le 20 septembre 1999, un exposé détaillé des prétentions du

demandeur, était déposé par l'Administrateur, devant la Cour fédérale du Canada, contre le propriétaire.

Le 19 novembre 1999, l'exposé détaillé des prétentions du demandeur était signifié au propriétaire agréé, à une adresse à Corunna (Ontario). Aucun exposé des moyens de fait et de droit du défendeur n'a été préparé. Le 16 mai 2000, un jugement était rendu par la Cour fédérale, allouant une somme de 3 770,10$, y compris les dépens, au bénéfice de l'Administrateur.

Différentes tentatives ont été entreprises pour trouver le propriétaire, sans succès. Des membres de la famille ont affirmé qu'ils ne savaient pas où il se trouvait en ce moment. Dans les circonstances et compte tenu de la somme en jeu, l'Administrateur est d'avis que des efforts raisonnables de recouvrement de la somme avaient été effectués. Si par la suite, le propriétaire venait à être repéré, l'Administrateur à ce moment là, prendrait en considération ses options. En attendant, l'Administrateur a clos son dossier.

3.4 *Vraquier Haralambos (1996)*

Le 27 février 1997, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation envoyée par la Couronne en vue de recouvrer les frais de la GCC, déclarés s'élever à 73 483,00$, encourus pour effectuer le nettoyage des hydrocarbures découverts sur les plages du bas St. Laurent au sud-ouest de Port Cartier (Québec). La demande d'indemnisation était présentée pour un événement qualifié de « rejet non identifié ».

Les hydrocarbures dérivant vers la côte et venus s'échouer sur les plages avaient été découverts le 3 décembe 1996, par des résidents de la petite communauté de Rivière Pentecôte qui prévinrent les autorités. Des fonctionnaires vinrent sur les lieux et confirmèrent la pollution. Des entrepreneurs furent embauchés et se mirent au travail le 5 décembre 1996; le 9 décembre 1996, l'ouvrage était terminé à la satisfaction des autorités. Il a été indiqué que 103 barils d'hydrocarbures avaient été récupérés en vue de leur évacuation.

L'Administrateur mena une enquête sur les circonstances de cette pollution par les hydrocarbures et découvrit que la SMTC avait également procédé à une enquête minutieuse au sujet de deux déversements d'hydrocarbures qui s'étaient produits à l'intérieur du port de Port Cartier, les 19 et 25 novembre 1996, respectivement. Ces déversements avaient mis en cause le vraquier *Haralambos*, de 63 078 tonneaux de jauge brute, battant pavillon chypriote. Le navire était entré au port le 18 novembre et le lendemain se produisait un déversement d'hydrocarbures. Ensuite le navire était ressorti pour se rendre à un mouillage au large de Port Cartier, en attente d'un chargement et était revenu au port le 25 novembre, au moment même où le second déversement d'hydrocarbures se produisait. Il fut découvert que l'un des ballasts à eau latéraux supérieurs, avait été perforé par la corrosion et mis en communication avec une caisse à combustible qui était responsable de la fuite d'hydrocarbures. Le propriétaire du navire promit de payer les frais de nettoyage dans le port. Le 30 novembre 1996, l'*Haralambos* appareillait pour l'Iran.

Au cours de son enquête, l'inspecteur de la SMTC préleva des échantillons d'hydrocarbures et compara également les résultats des analyses avec ceux des analyses des hydrocarbures découverts par la suite sur les plages à Rivière Pentecôte. Il fut découvert que les hydrocarbures du port étaient analogues à ceux des plages. En conséquence, le 4 décembre 1997, l'Administrateur transmettait la demande d'indemnisation au représentant au Canada du Club P&I du navire afin qu'il régle directement la Couronne.

Le 22 mai 1998, le conseiller juridique du Club P&I répondait à l'Administrateur, niant toute responsabilité du *N.M. Haralambos*, relative à la demande d'indemnisation, déclarant que sans preuves plus concrètes, il ne pouvait recommander que le navire accepte la responsabilité de cette pollution.

Le 17 novembre 1998, l'Administrateur autorisait un versement provisoire en faveur de la Couronne, s'élevant à 75% de la demande d'indemnisation, d'un montant de 55 112,25$, plus les intérêts s'élevant à 6 874,94$. L'Administrateur a poursuivi son enquête afin d'obtenir d'autres preuves relatives à la demande d'indemnisation.

Une autre analyse des échantillons d'hydrocarbures a été effectuée, cette fois une comparaison directe d'un échantillon prélevé sur la plage à Rivière Pentecôte, a été faite avec des échantillons provenant du ballast latéral pollué de l'*Haralambos*. L'analyse en date du 23 février 1999, concluait que ces échantillons étaient « absolument identiques ». Afin d'évaluer plus amplement la probabilité que l'*Haralambos* ait pu être à l'origine des déversements d'hydrocarbures, alors qu'il se trouvait au large de port Cartier, une étude de conjecture rétrospective de trajectoire fut effectuée par l'Institut Maurice-Lamontagne de Mont-Joli (Québec), à l'initiative de la Caisse d'indemnisation. En résumé, le rapport de conjecture rétrospective, daté du 23 août 1999, révèle:

- que si un navire se trouvant au large de Port Cartier avait déversé des hydrocarbures le 19 novembre 1996, les hydrocarbures se seraient répandus dans le Golfe.

- par contre, si un navire se trouvant au large de Port Cartier avait déversé des hydrocarbures le 25 novembre 1996, les conditions étaient telles que les hydrocarbures auraient pu dériver vers la zone d'ensemble des plages polluées lors de cet événement.

Un accord avait été conclu avec la Couronne, sur le montant exigé, qui réduisait de 1975,89$ sa demande d'indemnisation. Le 28 mars 2000, l'Administrateur prenait des dispositions pour payer le solde en souffrance de la demande d'indemnisation de la Couronne, moins les taxes, un montant additionnel de 7 396,09$, plus des intérêts d'un montant de 1 611,41$. En ce qui concerne les taxes, elles avaient été mal calculées lors de la demande d'indemnisation originale de la Couronne et l'Administrateur était d'accord pour prendre en considération ce montant définitif en souffrance, du moment qu'il serait présenté avec le bon calcul. La Couronne ayant recalculé les taxes, le montant révisé s'établissant à 3 374,70 $, le 9 mai 2000, l'Administrateur a ordonné le versement de ce montant, majoré d'intérêts de l'ordre de 773,05 $, à la Couronne.

Les représentants du propriétaire du navire ont soulevé des questions concernant la plus récente analyse d'hydrocarbures et les résultats de l'étude de trajectoire. Toutefois, ils furent d'accord pour l'obtention d'un délai supplémentaire, permettant d'engager une action en justice. Les discussions se poursuivent entre l'Administrateur, les conseillers juridiques des parties et les principaux représentants du propriétaire du navire, dans l'espoir de conclure cette demande de réparation de dommage par pollution par des hydrocarbures.

En mai 2000 l'*Haralambos* était de retour au Canada. L'Administrateur obtenait une lettre d'engagement d'un montant de 125 000,00$.

Par la suite l'Administrateur engageait une action en justice contre le navire, devant la Cour fédérale, auprès de laquelle une défense avait été déposée.

Entre-temps, le 3 novembre 2000, il a été relaté que l'*Haralambos* avait été acheté par des mandants chinois pour l'envoyer à la démolition.

Des offres et des contre-offres ont été faites entre les conseillers des deux parties. Cette action en recouvrement se poursuit.

3.5 House-boat Rhea (1997)

Le *Rhea* était un ancien dragueur de mines de l'US Navy, de 41 mètres de long qui avait été acheté il y a environ dix ans pour être utilisé comme house-boat à Oshawa (Ontario). Le 4 octobre 1997, alors que personne n'était à bord, il a coulé et s'est posé sur le fond par 7 mètres d'eau, seules ses superstructures émergeaient. Il a été indiqué que le bâtiment avait à bord environ 1 600 litres de mazout de chauffage, 4 500 litres de diesel et 450 litres d'huile de graissage qui au moment du naufrage commencèrent immédiatement à s'écouler lentement. L'association locale de sauvetage maritime intervint et disposa un barrage flottant tout autour du bâtiment coulé. Le propriétaire de l'house-boat précisa qu'il ne possédait pas d'assurance et qu'il était incapable de payer pour l'endiguement et le nettoyage de la pollution par les hydrocarbures.

Par la suite, le *Rhea* fut renfloué et retiré du port d'Oshawa. Le 26 août 1998 la Commission du port d'Oshawa a présenté à la Caisse d'indemnisation, une demande d'indemnisation s'élevant à 99 054,21$ pour la part de son intervention relative au nettoyage du déversement d'hydrocarbures. La demande d'indemnisation comprenait des rubriques donnant lieu à contestation pour lesquelles la Commission du port n'avait pas payé, totalisant 10 040,71$.

Au cours de l'examen et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur s'est rendu compte qu'un certain nombre de frais individuels figurant dans la demande n'étaient pas raisonnables au sens des dispositions de la *LMMC*. Les entrepreneurs du nettoyage, avaient employé des solidifiants (polymères).

Le 29 mars 1999, lors de conversations téléphoniques avec le directeur général (DG) (CEO) de la Commission du port, l'Administrateur exposa sa proposition de règlement. Au cours de ces conversations l'Administrateur proposa qu'un certain nombre de sommes particulières comprises dans la demande d'indemnisation devraient, d'après lui, être réduites ou refusées, étant donné qu'elles ne semblaient pas raisonnables. Le 21 avril 1999, un règlement tout compris, d'un montant de 60 211,24$, y compris des intérêts, fut conclu entre l'Administrateur et la Commission du port d'Oshawa. En vue de régler la demande d'indemnisation, l'Administrateur a exigé qu'une partie de l'accord précise que la Commission du port devait prendre les dispositions qui suivent :

a) continuer assidûment le recouvrement auprès du propriétaire de l'house-boat des sommes dues;

b) poursuivre les assureurs de la Commission du port (qui avaient décliné toute responsabilité); et

c) que toute somme d'argent recouvrée par la Commission du port soit reversée à la Caisse d'indemnisation.

Sur ces bases, l'Administrateur a reçu l'accord d'abandon des droits et de subrogation, signé le 12 mai 1999, au nom de la Commission du port. Le 7 juin 1999, le montant du règlement convenu, à savoir 60 211,24$, fut envoyé à la Commission du port, par la Caisse d'indemnisation.

Nous croyons savoir que le propriétaire du bateau de plaisance ne possède qu'un faible avoir. Le 25 mars 1999, la Commission du port avait engagé une action judiciaire à l'encontre du propriétaire du bateau et avait cherché à savoir de quoi il retournait au juste, au sujet de ses biens; d'après les ouï-dire, il pourrait se faire qu'il réside maintenant en Colombie-Britannique.

Le 18 avril 2000, un jugement par défaut a été rendu par la Cour supérieure de l'Ontario, en faveur de la Commission du port, contre le propriétaire, accordant une somme de 146 630,55$, y compris des intérêts et les dépens. La Commission du port réclamait, le 3 mai 2000, une ordonnance de saisie et de vente auprès du bureau du shérif de la Municipalité régionale de Durham (Ontario). Le 23 août 2000, un fonctionnaire de la Commission du port a indiqué que n'ayant pu repérer le propriétaire, elle considérait l'affaire close.

Au cours de l'année 2000, l'Administrateur s'est efforcé lui-même de retrouver le propriétaire, mais sans succès. Après avoir obtenu les conseils d'un juriste, l'Administrateur ordonna au conseiller d'obtenir une cession partielle des droits et obligations découlant du jugement de la Commission du port. Ceci a été fait. Si par la suite, le propriétaire était repéré, l'Administrateur prendrait alors en considération ses options. En attendant, en se fondant sur l'accord passé avec la Commission du port et sur la cession partielle du jugement, l'Administrateur a clos son dossier.

3.6 *Vraquier Rani Padmini (1997)*

Le 9 octobre 1997, une fissure se produisit dans une tôle d'un ballast à combustible de ce vraquier de 42 151 tonneaux de jauge brute, battant pavillon indien, laissant s'écouler à la mer des hydrocarbures, alors qu'il manoeuvrait pour venir s'amarrer à l'appontement public de Baie Comeau (Québec). Le navire avait passé un accord avec un organisme d'intervention mais refusa de faire appel à lui. Cette situation obligea la GCC à désigner des entrepreneurs pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures. Environ 12,5 tonnes de fuel oil No. 6, 12 tonnes d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures, 15 m³ de produits absorbants souillés et 15 m³ de végétaux souillés furent récupérés.

Avant que le navire ne soit autorisé à appareiller, le Club P&I a fourni une lettre d'engagement d'un montant de 375 000$.

Il paraît que la GCC a, le 27 janvier 1998, soumis au conseiller juridique des propriétaires du navire et du Club P&I, sa demande d'indemnisation s'élevant à environ 335 000$ afin d'obtenir le remboursement de ses frais encourus et qu'une correspondance ultérieure s'en est suivie.

Le paiement par le propriétaire du navire n'ayant pas été effectué, la Couronne, le 21 mai 1998, a présenté à l'Administrateur, une demande d'indemnisation directe d'un montant de 337 189,41$, conformément à l'article 710 de la *LMMC*. L'Administrateur mena une enquête et apprit ainsi que le propriétaire du navire prétendait que les avaries à la coque avaient été causées par une saillie de l'appontement public fédéral à Baie Comeau.

Le 5 janvier 2000, le propriétaire du navire engageait une action judiciaire devant la Cour fédérale du Canada contre la Couronne, afin de recouvrer des frais encourus découlant des avaries au navire, d'un montant de 800 000,00$ E.U. Le 14 janvier 2000, il retirait sa demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation, présentée conformément aux dispositions de l'Article 710 de la *LMMC*.

Le 11 août 2000, la Couronne déposait un exposé des moyens de fait et de droit du défendeur et une demande reconventionnelle. À ce jour, aucun document n'a été signifié à l'Administrateur, l'appelant à se constituer partie à la procédure, conformément à l'Article 713 de la *LMMC*. Le 30 mars 2001, l'Administrateur s'est mis en rapport avec le conseiller de la Couronne et lui a demandé de lui faire part de leurs intentions. L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

3.7 *Navire de pêche Koyo Maru #16 (1997)*

Cet événement a mis en cause un navire de pêche de 409 tonneaux de jauge brute, battant pavillon japonais. Au cours de la soirée du 21 décembre 1997, le bâtiment avait fait des soutes embarquant 215 000 litres de diesel, étant amarré à un quai de mazoutage, situé à St. Jean de Terre-Neuve. Le mazoutage s'était terminé à 22.30 heures, heure locale, ce soir là. À 08.30 heures le lendemain matin, 22 décembre 1997, la police du port signalait un déversement d'hydrocarbures qui s'étendait le long de la partie sud du port, située du même côté que l'installation de mazoutage. La GCC intervenait rapidement en employant son propre personnel et matériel et nettoyait les hydrocarbures, achevant l'ouvrage le 24 décembre 1997.

Le matin de la découverte du déversement, la SMTC mena une enquête et découvrit, sur le pont du *Koyo Maru #16*, des preuves du déversement de combustible. Aucune preuve ne put être fournie indiquant que les dalots avaient été obturés à l'aide de tampons. Un échantillon prélevé à bord du chalutier et un autre prélevé dans une partie du port, se révélèrent être analogues. La SMTC déposa une plainte pour pollution par les hydrocarbures. Le 25 juin 1998, le *Koyo Maru #16*, plaida coupable et fut condamné à payer une amende de 5 000,00$.

D'autres échantillons d'hydrocarbures, prélevés dans le port en même temps que les échantillons originaux ne se révélèrent pas être analogues à ceux prélevés sur le navire de pêche. Invoquant ce fait, le navire refusa d'accepter la responsabilité des frais encourus par la GCC.

Le 18 octobre 1999, l'Administrateur reçut une demande d'indemnisation de la part de la Couronne visant à se faire rembourser les frais encourus par la

GCC lors de cet événement et déclarés s'élever à 7 631,82$. L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation ce qui l'amena à soulever un certain nombre de questions concernant le déversement lui-même et le montant de la demande d'indemnisation. La GCC y répondit.

Le 25 janvier 2000, l'Administrateur écrivit à l'agent du navire, lui demandant que le *Koyo Maru #16*, paie directement à la Couronne la somme réclamée. Le conseiller juridique du navire répondit, refusant de payer la demande d'indemnisation et en donnant les raisons. Avant tout, le conseiller juridique faisait valoir qu'alors que le navire était amarré au poste 24 lorsqu' eut lieu le déversement, le nettoyage fut effectué entre les postes 19 à 21 et que les échantillons prélevés dans ce secteur n'étaient pas analogues à ceux prélevés à bord du navire.

Le 2 mars 2000, suite à des discussions avec l'Administrateur, la Couronne révisait à la baisse sa demande totale d'indemnisation pour l'évaluer à 6 817,71$. À la suite de cette évaluation, l'Administrateur, le 3 mars 2000, ordonnait le transfert à la Couronne, du montant qu'il estimait fondé, à savoir 4 425,31$, plus des intérêts s'élevant à 693,10$. Des questions posant problème étaient le taux de location facturé pour le sea truck et celui réclamé pour les barrages flottants absorbants. Il invitait la Couronne à fournir des preuves supplémentaires pour appuyer les montants réclamés, au reçu desquels il prendrait plus avant en considération cette question.

Le 26 septembre 2000, la GCC faisait savoir qu'elle avait accepté le versement mentionné ci-dessus comme règlement définitif.

Le conseiller du propriétaire du navire avait avec justesse fait remarquer que la facture présentée par la GCC faisait seulement mention du nettoyage dans les secteurs où les échantillons prélevés pour analyse ne s'étaient révélés identiques (postes à quai 19-21). En fait, l'intervention et le nettoyage en question, avaient eu lieu dans le port, couvrant les postes à quai 19-24.

La question du secteur nettoyé, incorrectement détaillé dans la facture, a été éclaircie par l'Administrateur dans sa lettre du 2 novembre 2000, adressée au conseiller du navire. Sa lettre réclamait également le remboursement du paiement de la demande d'indemnisation de la Couronne d'un montant de 5 118,41$, paiement qui incluait les intérêts applicables. Une correspondance et des discussions ultérieures s'en suivirent avec le conseiller du *Koyo Maru #16*. Il semblerait que les agents du navire étaient incapables d'obtenir des instructions de la part du propriétaire japonais.

Le 20 décembre 2000, l'Administrateur intentait une action judiciaire devant la Cour fédérale nommant le *Koyo Maru #16* et d'autres en qualité de défendeurs, en vue de recouvrer les sommes d'argent versées à la Couronne. Le 5 février 2001, il a été précisé que l'agence locale du navire, Blue Peter Steamships Ltd, émettrice d'une lettre d'engagement en faveur de la GCC, n'était plus en affaires. Il existe maintenant une nouvelle compagnie appelée Blue Peter Marine Agencies Ltd. Sous couvert d'une lettre d'engagement, le garant constitue des garanties déterminées de façon à empêcher que le navire ne vienne à être immobilisé. La perspective de voir ces lettres d'engagement ne pas être honorées se fait jour. Ceci présenterait un problème exceptionnel à l'Administrateur. Les lettres d'engagement sont habituellement obtenues auprès d'un Club P&I du navire et non pas de l'agent du navire. Il est arrivé à la Caisse d'indemnisation que ceux qui délivrent des lettres d'engagement soient disposés à agir immédiatement conformément à la lettre d'engagement émise en leur nom. Le 8 mars 2001, la Cour fédérale a prolongé de 180 jours, le délai pour signifier l'exposé détaillé des prétentions du demandeur. Dans l'intervalle l'Administrateur continue les discussions avec le conseiller initial du navire et avec l'émetteur de la lettre d'engagement. Le navire avait appareillé après que la lettre d'engagement ait été fournie à la GCC et avant que l'Administrateur n'ait été impliqué.

Dans ce contexte il faut noter en particulier que l'Administrateur peut, d'après le paragraphe 677(11) de la *LMMC*, obtenir une garantie (lettre d'engagement, garantie de banque, etc…) même avant d'avoir reçu une demande d'indemnisation :

> *« En cas d'événement dont la responsabilité est imputable au propriétaire d'un navire aux termes du paragraphe (1), l'Administrateur peut, même avant d'avoir reçu la demande visée à l'article 710, intenter une action* in rem *à l'encontre du navire qui fait l'objet de la demande ou à l'encontre du produit de la vente de celui-ci déposé à la cour et, à cette occasion, sous réserve du paragraphe (13), peut demander une garantie d'un montant au moins égal à la responsabilité maximale cumulée du propriétaire du navire comme prévu à l'Article 679 ou 679.1. »*

3.8 Vraquier Flare (1998)

Le 16 janvier 1998, les centres de coordination du sauvetage de la CCG de la côte Est ont reçu un message de détresse, indiquant que ce vraquier de 16 389 tonneaux de jauge brute, immatriculé à Chypre, était en train de couler. Par la suite, il s'est révélé que le *Flare*, à ce moment là, faisait route sur lest vers Montréal lorsque se trouvant dans le sud-ouest de St. Pierre et Miquelon, il s'est cassé en deux. Seulement quatre des vingt-cinq hommes d'équipage purent être sauvés. La partie arrière du navire coula rapidement mais l'avant continua à flotter et partit à la dérive dans l'Atlantique. Les conditions atmosphériques continuèrent à être défavorables pour permettre d'effectuer des recherches aériennes efficaces mais le 23 janvier 1998, on en est arrivé à la conclusion que l'avant avait également coulé.

Des tentatives furent entreprises pour atténuer la pollution par les hydrocarbures provenant de la partie arrière mais un rapport du 6 février 1998, indiquait que cette partie de l'épave continuait de temps à autres à déverser des hydrocarbures. Les recherches se poursuivirent pour retrouver la partie avant et il était dans les intentions de la GCC d'établir un programme pour surveiller les lieux où les deux parties du navire avaient coulé.

Le 31 mars 2000, le résumé des demandes d'indemnisation de la GCC indique que la Couronne avait adressé le 21 juin 1999, une demande d'indemnisation au propriétaire du navire, d'un montant de 1 037 363,69$ et que des discussions étaient en cours avec le conseiller juridique du propriétaire du navire.

Le 9 mars 2001, la Couronne acceptait l'offre de règlement du propriétaire du navire. L'Administrateur a clos son dossier.

3.9 *Navire-citerne Enerchem Refiner (1998)*

Un rapport de situation (sitrep) de la GCC signalait à l'Administrateur que le 2 avril 1998, ce navire-citerne canadien de 4 982 tonneaux de jauge brute, chargé d'environ 7 800 tonnes de mazout de soute « C », s'était échoué dans la partie de la voie maritime, située en aval de Cornwall (Ontario). L'échouement ne produisit aucune pollution mais le navire avait passé un contrat avec un organisme d'intervention, qui devait rester en attente et être prêt à agir à pleine capacité, durant les opérations de déchargement et de renflouement. Au cours de ces opérations la GCC restait en attente et surveillait attentivement le déroulement des travaux.

Le 5 avril 1998, assisté de remorqueurs le navire fut renfloué et fit route vers le plus proche mouillage pour une inspection complète de la coque. Aucune fuite d'hydrocarbures n'a été signalée. Le 31 mars 1999, l'Administrateur a reçu la demande d'indemnisation de la Couronne, d'un montant de 10 826,05$, en vue de recouvrer les frais déclarés de la GCC, regardant cet événement.

Le 12 avril 1999, l'Administrateur écrivit au propriétaire du navire-citerne, Enerchem Transport Inc., de Montréal, faisant suivre la demande d'indemnisation et le priant de régler directement cette affaire avec la Couronne. La Caisse d'indemnisation fut informée qu'Enerchem Transport avait été vendu à une autre compagnie Canadienne de transport maritime, Algoma Tankers Inc. Le 29 avril 1999, l'Enerchem Refiner était vendu à des propriétaires étrangers et le 9 mai 1999 sous le pavillon d'un nouveau pays d'immatriculation, appareillait de Sorel (Québec) en route pour Panama. Le 15 juillet 1999, le bureau de la compagnie Enerchem à Montréal cessait toute activité. Le mandataire d'Enerchem fit savoir que la compagnie considérait que la demande d'indemnisation de la Couronne avait été présentée trop tard. Quelques mois auparavant, les assureurs d'Enerchem avaient réglé toutes les autres demandes d'indemnisation relatives à cet événement et ils avaient, ainsi qu'Enerchem clos leurs dossiers, compliqués par le fait qu'Enerchem avait cessé d'exister.

L'Administrateur poursuivit l'affaire par des coups de téléphone et en envoyant un certain nombre de lettres mais aucun règlement ne put être conclu. Le 1er novembre 1999, l'Administrateur écrivit au président de l'Algoma Tankers.

Le 10 janvier 2000, l'Algoma écrivit pour dire qu'elle était d'accord pour payer la demande d'indemnisation. Le 3 mars 2000, la Couronne a reçu, émanant d'Algoma, le versement du montant principal.

Aux termes de l'Article 723 de la *LMMC*, un intérêt est payable. Le 28 mars 2000, le conseiller de la Couronne écrivit aux propriétaires du navire, leur réclamant le paiement du montant précisé, s'élevant à 1 349,05$.

Le 23 novembre 2000, la GCC faisait savoir qu'elle avait reconsidéré les circonstances et qu'elle avait décidé de ne pas poursuivre sa demande d'indemnisation regardant les intérêts. L'Administrateur a clos son dossier.

3.10 *Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Vancouver Harbour (Colombie-Britannique) (1998)*

Un rapport de situation (sitrep) de la GCC signalait que le 5 avril 1998, des hydrocarbures avaient été découverts sur le littoral dans la partie nord de Stanley Park, Port de Vancouver (Colombie Britannique). D'après une estimation, environ 180 litres d'hydrocarbures étaient en cause. La GCC passa un contrat pour faire effectuer le nettoyage du déversement. Environnement Canada et la SMTC participèrent à l'enquête pour tenter de trouver l'origine du déversement mais sans succès.

Le 31 mars 1999, l'Administrateur recevait de la Couronne une demande d'indemnisation pour le compte de la GCC, relative aux frais qu'elle avait encourus lors de cet événement. La demande d'indemnisation s'élevait à 23 662,82$.

Le 29 juin 1999, l'Administrateur écrivit à la Couronne, soulignant les différents points établis et non établis des demandes d'indemnisation. Le 5 août 1999, la Couronne faisait savoir qu'à l'heure actuelle, elle ne voulait pas fournir d'autres renseignements. Le 16 septembre 1999, l'Administrateur ordonnait que la somme de 20 318,62$, plus des intérêts s'élevant à 2 116,33$, soient versés à la Couronne. Le 15 décembre

2000, étant donné qu'aucune autre justification n'avait été reçue de la part de la Couronne, l'Administrateur écrivit au conseiller juridique de celle-ci, précisant que du fait qu'aucun autre renseignement n'avait été fourni, il confirmait, dans la mesure où la Caisse d'indemnisation était concernée, que le montant versé, l'était pour « solde de tout compte. » Néanmoins, le 19 décembre 2000, dans l'intérêt de la GCC, l'Administrateur envoyait à celle-ci une lettre donnant de plus amples détails regardant ses craintes exprimées auparavant, concernant certains articles facturés par les entrepreneurs. L'Administrateur a clos son dossier.

3.11 Navire-citerne Filomena Lembo (1998)

Cet événement met en cause un certain nombre d'étranges circonstances. Le navire-citerne *Filomena Lembo*, de 29 498 tonneaux de jauge brute, battant pavillon italien, était un ancien cargo converti et de ce fait, était d'une disposition inhabituelle pour transporter des cargaisons d'hydrocarbures. Le 26 mai 1998, le navire-citerne était arrivé à quai au port de Québec, pour y décharger une partie de sa cargaison de mazout de soute No. 6, destinée à un moulin local de pâte à papier, propriété de Daishowa Inc. Daishowa décida d'employer ses entrepreneurs spécialisés dans les déversements d'hydrocarbures, pour effectuer un exercice de déversement simulé d'hydrocarbures. Ces entrepreneurs commencèrent par mettre en place un barrage flottant tout autour du navire-citerne, à son arrivée. Peu après, le barrage flottant étant en grande partie en place, des hydrocarbures furent aperçus à l'intérieur du barrage flottant. Le déversement d'hydrocarbures continuait d'augmenter à l'intérieur du barrage flottant pour atteindre finalement une quantité estimée entre 200 et 400 litres. La Daishowa utilisa la compagnie d'entrepreneurs déjà sur place pour nettoyer la pollution. Le navire déchargea sa cargaison et pendant le même temps fit ses soutes.

La SMTC mena une enquête et le déversement se révéla avoir la consistance d'une vieille huile de graissage ou huile hydraulique. La SMTC fut incapable de trouver une analogie entre ces huiles et d'autres échantillons d'hydrocarbures prélevés à bord du navire-citerne. Toutefois, la même SMTC découvrit un certain nombre de défectuosités dans le dispositif de transfert du mazout à bord du navire qui ne répondait pas aux normes internationales. Aucune source à l'origine des hydrocarbures ne put être détectée dans les dispositifs de drainage installés à terre. Le poste à quai utilisé par le *Filomena Lembo* est accessible au public et est souvent utilisé pour charger des déchets de ferraille. Cet événement s'est produit à la marée descendante et pendant la période de basse mer. À la basse mer, la hauteur d'eau sous la quille du navire était très faible.

Le 28 mai 1998, le navire-citerne appareillait et ce même jour la Caisse d'indemnisation engageait des poursuites devant la Cour fédérale du Canada, contre le *Filomena Lembo*, les propriétaires du navire et toutes les autres parties ayant des intérêts dans le navire. À son arrivée au port suivant, Sept-Îles, la Caisse d'indemnisation prit des dispositions pour que le navire-citerne soit immobilisé, en attendant la délivrance d'une lettre d'engagement. Le 29 mai 1998, le Club P&I délivrait une lettre d'engagement pour le montant convenu de 85 000,00$ et le navire-citerne obtenait la mainlevée de son immobilisation.

Le 29 octobre 1998, le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation recevait une demande d'indemnisation de la part de Daishowa Inc, d'un montant de 35 179,11$, pour ses frais déclarés, avoir été encourus en intervenant contre le déversement. L'Administrateur mêna une enquête approfondie sur les circonstances du déversement, notamment par l'emploi de plongeurs afin de fouiller le lit du fleuve aux abords du poste à quai en question. Le 22 octobre 1998, les plongeurs, par très mauvaise visibilité, trouvèrent du matériel divers dans le lit du fleuve aux abords du poste à quai. Ce matériel était surtout composé de morceaux de béton et de structures de construction mais comprenait également un objet cylindrique, probablement un réservoir enfoui dans la vase. Cet objet fut balisé par une bouée.

Le 23 novembre 1998, une plongée fut effectuée pour assurer le suivi de l'enquête, après avoir remarqué que la bouée de balisage avait disparu. En essayant de relocaliser l'objet cylindrique, un autre objet fut découvert qui de l'avis des plongeurs, était la carcasse d'une auto ou d'un petit avion. Les plongeurs ramenèrent à la surface un petit morceau de cet objet et conclurent que cet objet trouvé dans la vase, ne pouvait pas avoir causé la pollution.

Aucune preuve ne put être trouvée permettant de révéler l'origine des hydrocarbures. L'événement fut considéré comme étant un rejet non identifié, pour lequel la Caisse d'indemnisation est responsable.

La demande d'indemnisation de Daishowa Inc. fut évaluée pour en fixer le montant. L'Administrateur se posait un certain nombre de questions, particulièrement sur le taux horaire facturé pour les employés, de la compagnie, sur les surestaries à payer pour le retard du *Filomena Lembo* et pour les dépens de Daishowa. Après des négociations entre conseillers juridiques, l'Administrateur est parvenu à un règlement avec Daishowa Inc. Le 25 janvier 2000, il a fait parvenir au conseiller juridique, la somme de 17 966,31$, plus des intérêts s'élevant à 2 003,42, à verser à la compagnie. En même temps, il a fait parvenir un autre paiement de 2 172,39$, à Daishowa Inc., pour le partage des renseignements regardant les résultats des analyses des échantillons d'hydrocarbures.

La question se posait de savoir comment disposer de la lettre d'engagement émise pour le compte du navire.

Bien que la Caisse d'indemnisation n'ait plus exigé cette lettre, il se pouvait que Daishowa et/ou le port de Québec aient souhaité prendre des dispositions. Le 1er février 2000, à la suite du règlement convenu, un abandon des droits au bénéfice de la Caisse d'indemnisation, fut signé au nom de Daishowa Inc. Le 13 juillet 2000, le conseiller de la Caisse d'indemnisation faisait savoir que Daishowa et le port de Québec avaient tous les deux renoncé à leurs intérêts dans la lettre d'engagement. Le conseiller de la Caisse d'indemnisation reçut pour instruction de renvoyer la lettre d'engagement au conseiller du navire. L'action en justice de l'Administrateur contre le navire fut abandonnée par consentement mutuel, chaque partie prenant en charge ses propres frais. L'Administrateur a clos son dossier.

3.12 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Fighting Island (Ontario) (1998)

Le 31 mai 1998, une substance flottante, nauséabonde, puante était découverte, se dirigeant vers le rivage et dérivant juste au large du rivage, à l'extrémité nord-ouest de Fighting Island, une île canadienne située dans la rivière Détroit, en aval de Détroit. Une analyse d'un morceau de la substance, révéla qu'elle était formée d'environ 35% de mazout lourd et que le reste était une sorte de dépôt d'effluents. La GCC passa un contrat pour effectuer le nettoyage. Des échantillons des hydrocarbures et d'autres matières avaient été prélevés par la Garde côtière des États-Unis et la GCC et comparés aux autres échantillons prélevés à bord de navires au mouillage dans les parages et de sources éventuelles à terre mais sans succès dans le processus d'identification de l'origine du déversement.

Dans l'intervalle, la Caisse d'indemnisation a vérifié qu'il avait bien été signalé qu'au cours de la journée du 31 mai 1998, une pluie torrentielle s'était abattue sur la région. Le 1er juin 1999, la Couronne présenta, une demande d'indemnisation, à la Caisse d'indemnisation, au nom de la GCC, visant cet événement, d'un montant de 112 504,65$. L'Administrateur diligenta une enquête. Dans ce procès, un certain nombre d'éléments furent révélés, y compris :

- Que le ministère ontarien de l'Environnement était également impliqué sur la rive canadienne mais son rapport ne fut pas en mesure d'établir l'origine du déversement.
- Que le ministère de la qualité de l'environnement du Michigan était également impliqué. Un fonctionnaire a déclaré qu'il n'avait jamais cru que ce déversement ait une relation avec un navire.
- Que la Garde côtière des États Unis a fourni un exemplaire complet de son analyse de laboratoire des échantillons de la pollution, ainsi que le rapport explicatif du laboratoire. Cette analyse ne put établir de façon irrefutable, l'origine du déversement.
- Qu'au lieu que le contenu des échantillons d'hydrocarbures prélevés sur les lieux soit « une sorte d'huile lourde » comme il avait été spécifié à l'origine, dans une analyse d'un laboratoire canadien, effectuée pour la GCC, les échantillons se révélèrent, dans une analyse postérieure plus détaillée, contenir « un fuel oil léger fortement exposé aux intempéries et à l'évaporation, mélangé . . .à de l'huile de graissage ».
- Que les échantillons prélevés par la GCC et envoyés à un laboratoire privé pour analyse, ont été détruits par le laboratoire, conformément à ses coutumes judicieuses. D'autres échantillons, conservés par la GCC, n'étaient pas réfrigérés. Des échantillons prélevés sur place à Fighting Island (seulement) et remis à la Caisse d'indemnisation, avaient été conservés par réfrigération et étaient disponibles.

Au regard des résultats peu concluants des analyses antérieures, l'Administrateur, en janvier 2000, passait un contrat pour que soit effectuée une analyse plus détaillée de quelques uns des échantillons conservés précédemment par le laboratoire de la Garde côtière des États-Unis et ceux conservés par la Caisse d'indemnisation.

Ces dernières analyses plus détaillées, n'identifièrent toujours pas l'origine des hydrocarbures. Toutefois, en quelque sorte, elles servirent à étayer les comparaisons antérieures faites au sujet des échantillons. Durant la matinée du 31 mai 1998, le vent avait soufflé de l'ouest, quelquefois très fort. L'Administrateur continue d'enquêter sur l'origine probable du déversement.

Des renseignements supplémentaires furent réclamés, en particulier de la part des Villes de Détroit, d'Ecorse et de River Rouge et du Ministère de la qualité environnementale du Michigan. La plus grande partie de ces renseignements a été reçue par la Caisse d'indemnisation à la mi-février 2001. Ces renseignements ont grandement aidé l'Administrateur dans son enquête mais ils ont aussi contribué à soulever quelques autres questions, entraînant l'exigence de plus amples renseignements. Lorsque ces plus amples renseignements seront obtenus, l'Administrateur a bon espoir d'arriver à résoudre la question.

3.13 Navire de pêche Miss Babs (1998)

Le *Miss Babs* est un navire de pêche canadien de 36 tonneaux de jauge brute qui a coulé dans Miller Bay, un bras de mer situé à environ 15 kilomètres au sud de Prince Rupert (Colombie Britannique). Il n'est pas très clair à quel moment le navire a coulé mais, le 16 septembre 1998, il avait été déjà vu étant coulé et à ce moment là une pollution par des hydrocarbures avait été signalée. Le 18 septembre 1998 la GCC intervenait et le propriétaire du navire arrivait sur les lieux. La Caisse d'indemnisation nommait un

conseiller juridique local et employait un expert maritime pour déterminer l'étendue de la pollution par les hydrocarbures.

Par la suite la GCC écrivit au propriétaire du navire lui demandant quelles étaient ses intentions regardant :

a) les aspects de la pollution et;

b) les dangers à la navigation que le navire coulé pouvait présenter pour les autres navires.

Aucune réponse ne fut reçue. Des entrepreneurs embauchés par la GCC, renflouèrent le *Miss Babs* et le remorquèrent jusqu'à un poste sûr.

Le 6 octobre 1999, l'Administrateur reçut une facture numérotée envoyée par le MPO, s'élevant à 31 542,17$ pour les frais de nettoyage encourus par la GCC, une division du MPO, lors de l'événement du *Miss Babs*. L'Administrateur refusa la facture. Le MPO prit des dispositions pour l'annulation de cette facture.

L'Administrateur remarqua qu'une facture impliquait une créance impayée. Toutefois, l'article 710 de la *LMMC*, précise que si une demande en recouvrement de créance est présentée à l'Administrateur, celui-ci doit enquêter sur la créance et l'évaluer, faire une offre de règlement au demandeur, pour la partie de la demande qu'il juge recevable.

Le 8 octobre 1999, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation, présentée par le MPO de façon normale, pour un montant équivalent.

L'Administrateur enquêta sur la demande d'indemnisation et l'évalua. Cette demande d'indemnisation couvrait également le renflouement de l'épave, étant donné que la GCC avait déclaré que c'était indispensable, et comme faisant partie de la prévention de la pollution par les hydrocarbures.

Il a été fait remarquer que le 13 octobre 1998, la Couronne avait vendu le *Miss Babs*, « en l'état, là où il se trouve » pour 6 000,00$, tout compris.

Le 22 novembre 1999, l'Administrateur prenait des dispositions pour que soient versés à la GCC la somme de 23 836,70$ plus 2 079,86$ d'intérêts.

Au cours de l'évaluation de la demande d'indemnisation par l'Administrateur, celui-ci rejeta les frais encourus par la GCC après que le *Miss Babs* n'eut plus représenté de danger de pollution par les hydrocarbures.

Le 18 décembre 2000, la Couronne confirmait qu'elle acceptait le versement effectué par l'Administrateur le 22 novembre 1999, comme étant le solde de tout compte.

Des efforts avaient été déployés pour retrouver le propriétaire du navire, mais sans succès. Des enquêtes ne réussirent pas à révéler une quelconque propriété enregistrée au nom du propriétaire du navire.

Après réception des conseils d'un juriste, l'Administrateur concluait qu'une plus ample action en recouvrement, entreprise conformément à l'Alinéa 711(3)(c) de la *LMMC*, ne serait pas raisonnable. En conséquence, le dossier de l'affaire du *Miss Babs* fut clos.

Cet évènement et bien d'autres soulèvent les questions de sauvetage, d'enlèvement des épaves et des mesures de prévention de pollution par les hydrocarbures, dans le contexte de la responsabilité éventuelle de la Caisse d'indemnisation (voir également l'évènement du *Sam Won Ho*, relaté au paragraphe 3.20 de ce rapport).

L'Administrateur doit traiter chacun de ces cas en toute objectivité. Toutefois, dans sa lettre de réponse à la Couronne, du 19 décembre 2000, il indiquait sa bonne volonté de vouloir discuter ces questions avec la GCC.

3.14 Porte-conteneurs Canmar Valour (1998)

Dans les années précédantes, cet événement avait été rapporté, comme étant un rejet non identifié d'hydrocarbures, avec le navire *Canmar Valour* considéré comme étant le navire suspect mis en cause. Maintenant l'Administrateur possède la preuve que dans cette affaire, les hydrocarbures provenaient du *Canmar Valour*.

Au moment de cet événement, les Produits Shell Canada Limitée avaient des barrages flottants, installés en permanence au large de leur installation au poste 103 dans le port de Montréal. Il a été indiqué que le 14 novembre 1998, ces barrages flottants étaient ouverts pour permettre à deux navires de venir s'amarrer au quai des installations et que des hydrocarburants flottaient sur le plan d'eau, au gré du courant. La Shell employa des entrepreneurs pour effectuer le nettoyage des hydrocarbures, y compris celui des coques souillées des deux navires qui avaient reçu l'ordre de venir s'amarrer à quai. Les hydrocarbures étaient de type lourd et leur quantité estimée à environ 100 litres. La SMTC mena une autre enquête concernant cette pollution par les hydrocarbures, plus récente et obtint une analogie entre les échantillons d'hydrocarbures prélevés au poste 103 et les déversements antérieurs mettant en cause le *Canmar Valour* amarré au poste 79.

Le 6 avril 1999, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation de la part de Shell, s'élevant à 15 456,00$ visant à recouvrer ces frais directs déclarés avoir été engagés en intervenant lors de cet événement. L'Administrateur exigea de meilleures preuves regardant quelques unes des factures et ces

renseignements lui furent fournis par la Shell. Par la suite, la Shell fit savoir qu'elle pourrait soumettre une demande d'indemnisation additionnelle pour des surestaries qu'elle avait dû supporter lors du retard du navire, du fait de la coque souillée par les hydrocarbures. Avant de pouvoir obtenir son congé de douane pour appareiller, la coque du navire avait dû être nettoyée.

L'Administrateur put obtenir des preuves de l'implication du *Canmar Valour* lors de ce déversement. La *LMMC* considère que le pollueur doit payer. En conséquence, le 4 août 1999, l'Administrateur invita le conseiller juridique du navire, à négocier un règlement direct avec la Shell.

Le 17 septembre 1999, la Shell présentait une demande d'indemnisation additionnelle de 14 375,83$EU pour les surestaries qui le 18 septembre 1999 fut modifiée pour s'élever seulement à 9 739,17$CAN. A son tour, cette autre augmentation à la demande d'indemnisation fut transmise aux mandataires du *Canmar Valour*. Maintenant la demande d'indemnisation de la Shell totalisait 25 245,17$.

Le 20 mars 2000, le conseiller juridique du navire offrit à la Shell une solution de compromis et un règlement sans préjudice.

Dans l'intervalle, l'Administrateur s'était entremis entre la Shell et le conseiller juridique du Canmar Valour, en vue de réaliser un règlement direct, de la demande d'indemnisation de la Shell, par le propriétaire du navire.

Après de plus amples négociations, la Shell acceptait l'offre du propriétaire du navire, pour solde de tout compte, de la portion de la demande d'indemnisation regardant le nettoyage. Le 17 janvier 2001, un document d'abandon des droits et de libération des obligations, pour cette portion de la demande d'indemnisation, fut dûment signé au nom de la Shell, au bénéfice du propriétaire du navire et de l'Administrateur.

Le 9 novembre 2000, l'Administrateur écrivit à Produits Shell Canada Limitée, les avisant, *inter alia* (entres autres) que la demande d'indemnisation visant des surestaries, ne pourrait être recevable, du fait que cela constituerait une demande d'indemnisation pour pure perte économique d'une chose qui n'est pas reconnue comme faisant partie d'une des exceptions des règles d'exclusion générales, prévalant dans le droit maritime canadien, ni même pourrait faire partie des catégories reconnues à l'Article 712 de la *LMMC*. Cette question de pure perte économique a été réglée par la Cour suprême du Canada, par son arrêt dans l'affaire « Bow Valley Husky contre Saint John Shipbuilding » [1997] 3 LRC (SCR) 1210 à 1239 f.f.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.15 Traversier Walpole Islander (1999)

Tout d'abord cet événement avait été signalé comme étant un rejet non identifié. Le 20 janvier 1999, une nappe luisante de diesel rouge avait été signalée à la darse Walpole Island Custom Ferry, dans la rivière St. Clair (Ontario). Les deux traversiers de Walpole Island étaient amarrés à quai là mais il se révéla impossible de prouver que les hydrocarbures provenaient de l'un des deux navires. La GCC passa un contrat pour faire endiguer et nettoyer les hydrocarbures. Le déversement des hydrocarbures continuait et au 25 janvier 1999, environ 270 litres de diesel avaient été récupérés. Finalement, on découvrit que la glace avait provoqué une petite fissure dans une tôle de coque d'un ballast à combustible du transbordeur canadien de 72 tonneaux de jauge brute *Walpole Islander*. Les propriétaires du navire assumèrent leur responsabilité. L'une des craintes concernant l'écologie était la proximité de vastes marécages.

La GCC fit savoir que sa demande d'indemnisation en vue de recouvrer ses frais encourus au cours de cet événement, s'élevait à 80 780,53$. L'Administrateur fit savoir à la GCC qu'il croyait comprendre que le contrat d'assurance du propriétaire du traversier devait contenir une clause affirmant que toute demande d'indemnisation contre la police d'assurance, devait être faite dans les 12 mois suivant le jour de l'événement. La GCC avisa l'Administrateur qu'elle avait soumis sa demande d'indemnisation, le 10 janvier 2000, directement au propriétaire du traversier.

L'Administrateur précise qu'au 31 mars 2001, le rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC, démontrait que la demande d'indemnisation demeurait impayée à ce moment là.

3.16 Vraquier Solon of Athens (1999)

Le 9 mars 1999, ce vraquier de 46 132 tonneaux de jauge brute, battant pavillon du Vanuatu était amarré à quai à Sorel dans la rivière Richelieu, lorsqu'un tuyau de ballast à eau, passant à travers un ballast à combustible, s'est cassé. Cette cassure avait laissé s'écouler dans l'eau de la rivière, d'après les estimations, 180 litres d'un mélange d'hydrocarbures légers et de diesel. Le navire passa immédiatement un contrat pour que soit effectué l'endiguement et le nettoyage indispensables des hydrocarbures mais ce n'est que beaucoup plus tard que la GCC et la SMTC furent informées. La GCC fournit le personnel pour surveiller les opérations qui furent achevées à sa satisfaction. Pour couvrir ses frais, la GCC réussit à obtenir une lettre d'engagement remise au nom du navire, d'un montant de 7 000,00$.

Le 17 juin 1999, l'Administrateur a reçu la demande d'indemnisation de la Couronne, désireuse de recouvrer ses frais encourus durant cet événement,

déclarés s'élever à 4717,24$. L'Administrateur examina la demande d'indemnisation et le 28 juin 1999, envoyait aux mandataires locaux à Montréal du *Solon of Athens*, un exemplaire de la demande d'indemnisation, les priant qu'un règlement direct soit conclu avec la Couronne. Etant donné qu'aucune réponse n'avait été reçue, le conseiller juridique de la Couronne adressa, le 14 janvier 2000, une lettre de rappel aux mandataires locaux du navire. Le 19 janvier 2000, ils répondirent qu'ils n'avaient pas reçu la demande d'indemnisation envoyée par la Caisse d'indemnisation mais faisaient savoir que le Club P&I était en train de traiter cet événement de pollution, par l'intermédiaire du conseiller juridique local.

La Caisse d'indemnisation fut informée plus tard que le *Solon of Athens* avait été envoyé à la démolition le 28 juin 1999.

Pendant le reste de l'année 1999, quelques progrès furent réalisés pour obtenir le paiement par les propriétaires du navire de cette demande d'indemnisation. L'Administrateur évalua la demande d'indemnisation de la Couronne et le 16 mars 2000, prenait des dispositions pour que soit payée en totalité la demande d'indemnisation, à savoir, 4 717,24$, plus les intérêts appropriés soit 350,99$.

Afin de réaliser le règlement de la demande en recouvrement de créance, l'Administrateur poursuivit tous ses efforts et le Club P&I prorogea l'échéance de la lettre d'engagement.

Le conseiller du propriétaire du navire contesta un certain nombre de frais particuliers figurant dans la demande d'indemnisation de la GCC.

En réponse aux points soulevés, des renseignements furent fournis au conseiller du navire mais le règlement du montant total ne put être réalisé. Le 5 septembre 2000, le conseiller du navire fit une offre qui fut rejetée par l'Administrateur. Le 15 septembre 2000, ceci fut suivi d'un accord entre les parties, permettant de régler la demande d'indemnisation pour un montant de 4 028,24$, tout compris. Un chèque pour ce montant, provenant du conseiller du propriétaire du navire fut reçu et remis à l'Administrateur le 22 janvier 2001, pour qu'il soit crédité au compte de la Caisse d'indemnisation. En conséquence, le dossier de cette affaire a été clos.

3.17 Navire des Grands Lacs Gordon C. Leitch (1999)

Cet événement a été le plus sérieux de tous les événements signalés récemment, du fait que les mesures prises et les frais encourus étaient considérables. Le 23 mars 1999, le *Gordon C. Leitch*, un vraquier canadien des Grands Lacs, de 19 160 tonneaux de jauge brute, était amarré à une installation de chargement de minerai de fer, à Havre-Saint-Pierre (Québec) sur la rive nord du bas St. Laurent. Il avait été nécessaire de déhaler le navire le long du quai pour les opérations de chargement mais au cours de cette manoeuvre, par des vents très forts, l'étrave avait percuté le quai, ce qui eut pour effet de renvoyer l'étrave vers le large et de drosser l'arrière vers un duc d'albe et de le frapper. Ce heurt fissura une tôle de coque à hauteur d'un ballast à combustible qui laissa écouler d'après les estimations, 42 tonnes de mazout lourd.

La baie de Havre-Saint-Pierre est une zone très sensible écologiquement qui comprend un parc national, un terrain de chasse traditionnel du gibier d'eau et un lieu d'élevage des coquillages. Le littoral était encore couvert de glace et dans une certaine mesure, ceci aida à réduire la propagation des hydrocarbures.

Les propriétaires du navire, invoquèrent leur entente avec la Société d'intervention Maritime (SIMEC) et dirigèrent le nettoyage d'après les conseils de la GCC. Il a été précisé que les frais pour ces travaux pourraient approcher les 5 millions de $. Pour ces opérations, la GCC a fait une demande d'indemnisation pour des frais s'élevant au total à 233 065,00$. Le 25 octobre 1999, les propriétaires du navire ont payé cette somme.

Les délais réglementaires pour déposer une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation conformément aux dispositions de l'Article 710 de la *LMMC*, arrivaient à terme vers le 24 mars 2001. Aucune demande d'indemnisation n'avait été déposée auprès de l'Administrateur. Le dossier de cette affaire a été clos.

3.18 Vraquier Algontario (1999)

Le 5 avril 1999 ce vraquier de 18 883 tonneaux de jauge brute s'est échoué dans le chenal Neebish au large de Ste. Marie. Le bâtiment s'est fait des avaries à ses fonds mais aucune pollution n'est à déplorer provenant des soutes. Les propriétaires du navire donnèrent le feu vert à leur entente avec la Société d'intervention de l'est du Canada, qui mit en place un barrage flottant tout autour du bâtiment pour endiguer un possible déversement d'hydrocarbures. Des dispositions furent également prises avec un entrepreneur pour transférer du navire sur une allège les hydrocarbures, de façon à pouvoir préparer les opérations de renflouement. La GCC et la SMTC étaient présentes.

Le 7 avril 1999, le navire fut remis à flot, sans pollution.

Le 4 avril 2000, l'Administrateur a reçu de la Couronne une demande d'indemnisation visant à recouvrer les frais de la GCC declaré s'élever à 20 154,12$, pour avoir assisté au renflouement de ce bâtiment. Le 2 mai 2000, l'Administrateur expédiait la demande d'indemnisation aux propriétaires du navire, Algoma Central Corporation, en leur suggérant de la régler directement avec la Couronne. En même temps l'Administrateur faisait observer aux propriétaires du navire que des intérêts courraient.

Le 26 mai 2000, Algoma répondait au conseiller de la Couronne, notant essentiellement ces facteurs :

- Les services de la GCC n'avaient pas été requis;
- Algoma avait employé les entrepreneurs et le matériel indispensables se trouvant sur place;
- Il n'y eut aucun déversement d'hydrocarbures.

et en fournissant des commentaires sur les barèmes individuels présentés visant les prix de revient.

Algoma rejetait la demande d'indemnisation de la GCC et faisait remarquer que treize mois s'étaient écoulés entre le moment de l'évènement et la présentation de la demande d'indemnisation.

Il faut noter que l'Alinéa 677 (10)(b) de la *LMMC* prévoit que *« les actions fondées sur la responsabilité...[contre le propriétaire d'un navire] se prescrivent...s'il n'y a pas eu dommages par pollution, par six ans à compter de l'évènement. »*

Dans une lettre adressée à l'Administrateur, en date du 29 juin 2000, la Couronne répond aux différents points soulevés par Algoma. Les principaux points traités par la Couronne étaient:

- Les interventions de la GCC ont été réalisées en prévision d'un déversement d'hydrocarbures, comme l'Article 677 de la *LMMC* le prévoit;
- La GCC n'exige pas que les propriétaires de navire en fassent la demande, pour intervenir en prévision d'un déversement d'hydrocarbures.

L'Administrateur entreprit d'examiner et d'évaluer la demande d'indemnisation.

3.19 Vraquier Paterson (1999)

Le 5 avril 1999, ce vraquier de 20 370 tonneaux de jauge brute, transportait une cargaison de grain, lorsqu'il s'est échoué dans le Lac Saint-François, situé entre Montréal et Cornwall (Ontario). Suite à cet échouement aucune pollution n'était à deplorer mais le propriétaire du navire notifia son O.I. (organisme d'intervention) de se tenir prêt. En vue de renflouer le bâtiment, des dispositions furent également prises pour l'alléger de sa cargaison. La SMTC (TCMS) et la GCC étaient présents sur les lieux.

Le 4 avril 2000, la Couronne présentait à l'Administrateur une demande d'indemnisation, d'un montant de 10 350,57$, en vue de recouvrer les frais déclarés pour cet évènement. Le 2 mai 2000, l'Administrateur écrivait aux propriétaires concernés du navire, N.M. Paterson and Sons Ltd, leur suggérant de régler la demande d'indemnisation, directement avec la Couronne. L'Administrateur a reçu une réponse de la Paterson, datée du 4 mai 2000, précisant essentiellement :

- Que le propriétaire du navire n'avait pas demandé l'assistance de la GCC ;
- Le navire s'était échoué en son milieu où ne se trouve aucun ballast contenant des hydrocarbures ;
- Qu'aucune surface de la coque du navire n'a eu à déplorer de cassure et,
- Que selon la SMTC (TCMS) « les avaries étaient de peu d'importance. »

En se fondant sur ces considérations, la Paterson rejetait d'endosser la responsabilité de cette demande d'indemnisation.

Dans une lettre adressée à l'Administrateur, datée du 6 juin 2000, la Couronne répondait aux différents points soulevés par la Paterson. La Couronne faisait valoir les points principaux suivants :

- Les interventions de la GCC ont été réalisées en prévention d'un déversement d'hydrocarbures, comme l'Article 677 de la *LMMC* le prévoit et,
- La GCC n'exige pas que le propriétaire du navire en fasse la demande, pour intervenir en prévision d'un déversement d'hydrocarbures.

L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation, pour l'établir à un montant de 3 625,50$. Ce montant plus des intérêts de 421,02$ furent proposés pour solde de tout compte et versés à la Couronne vers le 3 novembre 2000.

L'Administrateur s'efforce de recouvrer l'argent versé à la Couronne.

3.20 Chalutier congélateur Sam Won Ho (1999)

A l'origine ce bâtiment était un chalutier congélateur Sud Coréen qui avait été vendu à de nouveaux propriétaires et amarré à quai à Long Harbour (Terre-Neuve), où il devait être transformé en barge.

Le 12 avril 1999, le bâtiment a coulé à son poste à quai, déclanchant une pollution par les hydrocarbures. La GCC intervint pour lutter contre ce déversement et encourut des frais déclarés s'élever à 99 878,55$. Le 29 décembre 1999, cette somme fit l'objet d'une demande de remboursement auprès de la Caisse d'indemnisation. Le 2 mars 2000, la GCC faisait savoir que cette demande d'indemnisation avait été révisée à la baisse pour s'élever à 96 856,92$.

L'Administrateur enquêta sur la demande d'indemnisation de façon à vérifier les points recevables et ceux qui ne l'étaient pas. Une offre tout compris de règlement fut proposée d'un montant de 80 000,00$ qui fut acceptée par la GCC. Le 3 mars 2000, cette somme fut versée à la GCC.

L'Administrateur étudie quelles options raisonnables s'offrent à lui, en vue de recouvrer les frais remboursés.

Il est à remarquer que ce bâtiment avait été mis en cause lors d'un incident de pollution antérieur, à Long Harbour, en juillet 1997, ce qui avait entraîné une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, relaté dans le Rapport Annuel 1997-98, sous le nom de *Sin Wan Ho*.

Il semble que deux personnes étaient associées au droit de propriété de cet engin, conjointement avec une société anonyme. Les trois parties ont nié toute responsabilité. Le 5 janvier 2001, EC avait déposé plainte contre les trois parties, impliquant le déversement de pollution par des hydrocarbures, lié à cet évènement, conformément au paragraphe 36 (3) de la Loi fédérale des pêches.

Le 24 avril 2000, une pollution plus ample provenant de cette épave se produisait comme il est relaté au paragraphe 3.40, plus loin.

L'Administrateur suit de près les poursuites judiciaires.

3.21 Chimiquier Sunny Blossom (1999)

Ce bâtiment est un chimiquier à double-coque, de 11 598 tonneaux de jauge brute, battant pavillon des Bahamas qui avait été mis en cause dans au moins quatre évènements dont l'Administrateur avait pris connaissance. Le bâtiment effectuait des transports de soude caustique, dans les Grands Lacs et au dehors.

Le 24 avril 1999, il s'échouait au large de Kingston (Ontario), dans les eaux des États-Unis. La Garde côtière des États-Unis (USCG) intervint après l'échouement. La GCC se rendit sur les lieux. Le *Sunny Blossom* fut renfloué, sans aucun déversement de polluant.

Le second évènement, un échouement, est relaté au paragraphe 3.25 de ce rapport. Le troisième évènement s'est produit le 26 juillet 1999, lorsque le bâtiment heurta un câble butoir de protection des portes de l'Écluse Iroquois (Ontario). Le quatrième évènement s'est produit le 18 mai 2000, lorsque le bâtiment s'échoua dans la voie maritime du Saint-Laurent alors qu'il faisait route dans le Lac Saint-François.

Le 20 avril 2000, la Couronne présentait à l'Administrateur, une demande d'indemnisation d'un montant de 9 526,57$, visant à recouvrer les frais déclarés de la GCC, encourus lors de l'évènement du 24 avril 1999. Cette demande d'indemnisation mettait en cause un navire échoué dans les eaux des États-Unis. L'Administrateur et le conseiller de la Caisse d'indemnisation examinèrent les circonstances justifiant la demande d'indemnisation. Le 27 septembre 2000, le conseiller de la Caisse d'indemnisation écrivit au conseiller de la Couronne ayant participé à soulever ces questions :

a) Le Ministère considère-t-il que cet évènement est astreint aux dispositions de l'Accord sur la qualité de l'eau des Grands Lacs et du Plan conjoint [Canada - États-Unis] d'urgence de lutte contre la pollution marine ?

b) Si oui, le Ministère a-t-il songé à recouvrer auprès des autorités responsables des États-Unis, les frais mentionnés dans sa demande d'indemnisation ? Si oui, le Ministère a-t-il l'intention de s'efforcer de recouvrer sa demande d'indemnisation, auprès de ces autorites ?

c) Si non, avez-vous l'intention de fournir une explication quant à savoir pourquoi le Ministère ne considère pas que cet évènement est astreint aux dispositions de l'Accord et du Plan ?

L'Administrateur attend de connaître la position de la Couronne sur la question.

Dans l'intervalle, la GCC a fait savoir qu'elle avait présenté une demande d'indemnisation à la Garde Côtière des États-Unis (USCG).

3.22 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Paspébiac, Québec (1999)

Le 11 mai 1999, la GCC fut prévenue par le ministère provincial de l'environnement qu'il y avait des hydrocarbures qui flottaient sur les eaux du port. Le Commandant de port et la SMTC enquêtèrent sur le déversement. Il fut impossible de découvrir l'origine de ce déversement qui fut classé « rejet non identifié ». Ceci fut également confirmé par des fonctionnaires provinciaux.

Des rapports furent adressés à la GCC, relatant cette affaire et des dispositions furent prises pour qu'un entrepreneur local effectue le nettoyage du déversement. Ces travaux furent achevés dans la matinée du 14 mai 1999.

Le 14 février 2000, la Caisse d'indemnisation a reçu une demande d'indemnisation présentée par la GCC, d'un montant de 2 398,86$. La demande d'indemnisation fut examinée et évaluée.

Le 17 mars 2000, l'Administrateur écrivit à la GCC, lui demandant des justifications regardant certaines facturations. Ces renseignements ont été fournis. D'autres questions ont été soulevées par la Caisse d'indemnisation, y compris le coût élevé du traitement du matériel pollué. Le 2 novembre 2000, l'Administrateur prit des dispositions pour payer en totalité la demande d'indemnisation révisée, à savoir 2 366,73$, plus des intérêts pertinents d'un montant de 265,40$, de ce fait lui permettant de clore son dossier regardant cet évènement.

3.23 OBO Ariel (1999)

Le 14 juin 1999, fut aperçu du combustible diesel, s'écoulant de l'OBO *Ariel*, de 44 985 tonneaux de jauge brute, battant pavillon norvégien, alors qu'il était amarré le long de la jetée de la raffinerie de Come By Chance, dans Placentia Bay (Terre-Neuve). Lors de l'inspection, le bordé de muraille du navire se révéla fissuré. Des barrages flottants furent immédiatement mis en place par la raffinerie et l'*Ariel* fit jouer son entente avec la Société d'intervention de l'est du Canada pour faire effectuer le nettoyage indispensable. L'équipage du navire abaissa en dessous du niveau de la mer le niveau des hydrocarbures dans la citerne concernée, arrêtant de la sorte, l'écoulement des hydrocarbures. D'après les estimations, 2 barils de gas-oil s'étaient écoulés à la mer.

La GCC et la SMTC envoyèrent leurs enquêteurs sur place, chacun couvrant ses domaines respectifs.

L'Administrateur note que cet évènement n'a pas encore, à l'heure actuelle, été signalé par la GCC. Par conséquent, il conclut qu'il n'y a aucune chance qu'une demande d'indemnisation soit déposée contre la Caisse d'indemnisation et a clos son dossier.

3.24 Bateau de pêche Rivers Inlet (1999)

Le 16 juin 1999, ce bateau de pêche en bois, de 24 tonneaux de jauge brute, immatriculé au Canada, construit en 1926, a coulé à son poste à quai à Deep Bay (Colombie Britannique). Il a été précisé qu'il ne pratiquait plus la pêche mais qu'il effectuait des transports de blocs de bois devant être débités pour confectionner des bardeaux. Le propriétaire du bâtiment était au courant qu'il y avait une entrée d'eau et avait pris des dispositions pour pomper cette eau. Lorsqu'il a coulé le *Rivers Inlet* a déversé une certaine quantité des 330 litres d'hydrocarbures estimés se trouver à bord.

Le commandant de port local signala le naufrage. La GCC intervint. Le naufrage s'est produit dans un port pour petites embarcations. Il a été rapporté que le bâtiment gênait les opérations dans le port. À Deep Bay, il existe des zones de récolte de palourdes et d'huîtres. Le 25 juin 1999, le propriétaire signa un accord autorisant la Couronne à enlever le bâtiment et à s'en défaire, et promettant de régler tous les frais et d'assumer les responsabilités encourus par la Couronne. Le 28 juin 1999, un entrepreneur de la GCC relevait le bâtiment. Par la suite il fut démoli et éliminé.

Le 1er mars 2000, le propriétaire précisa qu'il n'avait pas d'argent pour faire face à ses obligations concernant le naufrage. Le 15 juin 2000, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation envoyée par la Couronne, d'un montant de 15 777,43$ en vue de recouvrer les frais déclarés de la GCC, encourus lors de cet évènement. La demande d'indemnisation fut examinée et évaluée. Le 12 décembre 2000, l'Administrateur écrivit à la Couronne, lui proposant de régler la demande d'indemnisation pour un montant de 10 819,91$, plus des intérêts pertinents s'élevant à 1 248,38$, représentant, à son avis, la portion de la demande d'indemnisation regardant l'intervention pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures. Le même jour, il prenait des dispositions pour que cette dernière somme soit virée au compte de la Couronne.

Ce cas soulève de nouveau les questions d'intervention, de sauvetage et d'enlèvement d'épave, dans le contexte du recouvrement des frais par la GCC. L'Administrateur fit part à la Couronne de sa volonté de discuter de ces questions.

L'Administrateur est en train d'examiner ses options visant à recouvrer les sommes versées.

3.25 Chimiquier Sunny Blossom (1999)

Faisant suite à l'échouement précédemment relaté, ce navire-citerne transporteur de produits chimiques, de 11 598 tonneaux de jauge brute, battant pavillon des Bahamas, s'est de nouveau échoué le 16 juillet 1999, sur la route des Grands Lacs, dans les eaux canadiennes de la voie maritime du St. Laurent, au large de l'île de Cornwall (Ontario). La GCC intervint et resta près du navire jusqu'à ce qu'il soit remis à flot.

Le 6 juin 2000, la GCC faisait savoir que sa demande d'indemnisation visant à recouvrer ses frais encourus lors de cet évènement, adressée directement aux propriétaires du navire, avait été réglée.

L'Administrateur a clos son dossier regardant cet évènement.

3.26 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Patrick's Cove (Terre-Neuve)(1999)

Patrick's Cove est une petite communauté vivant sur la côte est de Placentia Bay. Le 10 août 1999, des gens se baignant dans l'anse se retrouvèrent maculés d'hydrocarbures. L'incident fut signalé. Nous avons appris également que des hydrocarbures avaient été aperçus, deux jours auparavant, se dirigeant vers le littoral. La GCC intervint et trouva des hydrocarbures à des emplacements dispersés tout le long des plages s'étendant de St. Brides à Gooseberry Cove, sur une distance d'environ 10 milles nautiques. Le 11 août 1999, un survol de la zone, ne révéla aucune trace visuelle de pollution. Le personnel de la GCC intervint pour effectuer le nettoyage indispensable et les médias rapportèrent qu'environ 100 kilogrammes de débris pollués par les hydrocarbures avaient été récupérés sur les plages. Des oiseaux et des oisillons couverts de mazout avaient été observés dans le secteur.

La GCC continua à surveiller attentivement le littoral et demanda que d'autres survols soient effectués.

3.27 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Cumberland (Ontario) (1999)

De bonne heure le matin du 2 septembre 1999, un habitant de Cumberland, village situé le long de la rivière des Outaouais à environ 20 kilomètres à l'est d'Ottawa, signalait qu'il apercevait un déversement d'hydrocarbures dans une crique. Deux fonctionnaires de la GCC basés à Prescott (Ontario) intervinrent le lendemain et récupérèrent, d'après les estimations, un demi-litre d'un vieux mélange huileux. La SMTC arriva sur les lieux, le même jour, 3 septembre 1999, pour mener une enquête. Il s'avéra impossible de prouver d'où provenaient les hydrocarbures et l'événement fut qualifié de « rejet non identifié ».

3.28 Marina de Holland (1999)

Cette marina se situe à Newmarket (Ontario) dans le secteur du lac des chalets au nord de Toronto. Le 6 octobre 1999, un incendie était signalé dans la marina, causant le naufrage de 12 à 15 petites embarcations de plaisance et une certaine pollution. Pour cet événement la GCC a fourni l'équipe d'intervention initiale. La police locale déclara la marina lieu d'un crime.

Le 8 octobre 1999, en vue de sécuriser le lieu, le propriétaire de la marina prépara un plan d'intervention s'étalant sur 3 jours qui avec de menues modifications, fut approuvé par la GCC et par Environnement Canada. D'après les estimations, environ 3 300 litres d'essence s'étaient déversés dans la marina. Le 9 octobre 1999, commencèrent les opérations de nettoyage, effectuées par un entrepreneur.

La Garde côtière surveilla de près les opérations et précisa que la compagnie d'assurance de la marina acceptait de prendre en charge ses frais encourus lors de cet évènement.

La Garde côtière fait savoir que le 5 octobre 2000, une demande d'indemnisation avait été remise directement au représentant de la compagnie d'assurance de la marina, d'un montant de 45 653,27$ et cette demande avait été réglée en totalité, le 17 janvier 2001. L'Administrateur a clos son dossier.

3.29 Marina de Reed Point (1999)

Cette marina est située près de Port Moody (Colombie Britannique) à l'extrémité est du port de Vancouver. Elle est équipée de nombreux appontements d'amarrage flottants, dont quelques uns sont couverts. Le 16 octobre 1999, de bonne heure le matin, le feu se déclara dans une des structures couvertes (abri à bateaux) de l'installation et se propagea jusqu'à quelques bateaux de plaisance. Les sapeurs pompiers locaux et une embarcation portuaire du port de Vancouver intervinrent et l'incendie fut finalement éteint. Trois embarcations de mer ont été signalées coulées et quatre autres endommagées; quatre abris à bateaux s'étaient affaissés.

Des compagnies d'assurances couvrant deux des bateaux, acceptèrent la responsabilité, sans préjudice, du nettoyage et du relevage des bateaux coulés. Le 17 octobre 1999, les travaux commencèrent. À la suite des conseils d'un juriste, les assureurs arrêtèrent les travaux, le 19 octobre 1999. Ensuite, la GCC passa un contrat avec l'organisme d'intervention local afin de continuer les travaux. Le 25 octobre 1999 l'organisme d'intervention achevait « l'opération de nettoyage » de la zone circonscrite par un barrage flottant. Environnement Canada a coordonné le traitement d'environ 80 sacs de contaminants récupérés.

La Couronne présenta à l'Administrateur une demande d'indemnisation datée du 11 septembre 2000, d'un montant de 39 366,81$, visant à recouvrer les frais déclarés de la GCC, encourus en intervenant lors de cet évènement.

L'Administrateur fit appel à un conseiller pour agir au nom de la Caisse d'indemnisation. Le 12 octobre 2000, ce conseiller, envoya des lettres à trois des propriétaires impliqués du bâtiment, les informant de l'intention de l'Administrateur de recouvrer tous les versements effectués en règlement des demandes d'indemnisation présentées contre la Caisse d'indemnisation et en les avisant de conserver leur couverture d'assurance. Au cours de l'examen et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur réclama des renseignements à la Couronne.

Le 30 mars 2001, l'Administrateur trouva justifiée la somme de 36 247,58$ de la demande d'indemnisation de la Couronne, et prit des dispositions pour faire virer cette somme plus des intérêts s'élevant à 4 188,57$.

Conformément aux dispositions de l'Alinéa 711 (3)C) de la *LMMC*, l'Administrateur est en train de considérer les options qui s'offrent à lui pour recouvrer les montants versés.

3.30 Navire de pêche Kopu (1999)

Ce navire de pêche de 1 531 tonneaux de jauge brute, immatriculé en Estonie, est la propriété d'une compagnie islandaise. La SMTC signale que le 5 juin 2000, le *Kopu* avait été condamné à une amende de 6 500,00$ pour avoir déversé des hydrocarbures à Argentia, Baie Placentia (Terre-Neuve), le 19 octobre 1999. Des rapports antérieurs indiquent que l'évènement s'était produit au cours d'un ravitaillement en combustible effectué par un camion-citerne.

3.31 Remorqueur Radium Yellowknife (1999)

En septembre 1999, ce remorqueur canadien de 235 tonneaux de jauge brute appareillait de Hay River (Territoires du nord-ouest) avec à la remorque neuf barges, c'est-à-dire trois unités de trois barges gerbées. Sa destination était Thunder Bay (Ontario). Le convoi fit escale à Iqaluit (Nunavut) afin d'y effectuer des réparations. Fin octobre, le gel à Iqaluit était menaçant. Le 28 octobre 1999, un fonctionnaire de la SMTC chargé de la prévention de la pollution (PPO) ordonna au convoi d'hiverner à Iqaluit. Le remorqueur et les barges furent échoués sur la plage. Au cours de la première semaine de novembre, le combustible et l'eau de cale polluée furent pompés hors du remorqueurr et des barges, vers des installations d'entreposage à terre, afin de réduire les risques de pollution. La GCC prêta son concours pour effectuer les opérations.

3.32 Vraquier Alcor (1999)

A la suite d'ennuis signalés avec son appareil à gouverner, ce vraquier de 16 136 tonneaux de jauge brute, battant pavillon de Malte, remontant le fleuve St. Laurent, est sorti du chenal, le 9 novembre 1999 et s'est échoué très gravement. La position de l'échouement se situait au large de la pointe nord de l'île d'Orléans, à environ 48 kilomètres au nord-est de la ville de Québec. Le navire était chargé de clinker, un constituant du ciment. Les citernes de double-fond contenaient, d'après les estimations, 130 tonnes de combustible résiduaire de soute. D'autres huiles étaient entreposées dans des caisses à combustible, dans la salle des machines. La SMTC et la GCC se rendirent sur les lieux, ainsi que l'organisme d'intervention, ce dernier organisme, engagé par contrat par le navire. Il a été précisé qu'environ 3 000 oies du Canada se trouvaient dans les parages.

Le même jour et le jour suivant, le 10 novembre 1999, des tentatives furent faites pour renflouer le navire. Les deux tentatives furent vaines. Le 10 novembre, des fissures furent remarquées dans la coque du navire et le 11 novembre 1999, une grande fissure se produisit tout autour de la coque, dans la région de la section milieu du navire; une certaine quantité de la cargaison s'écoula dans le fleuve. L'organisme d'intervention avait déployé un barrage flottant tout autour du navire mais aucune pollution ne se produisit.

Conformément à la *LMMC* et à la *Loi sur la protection des eaux navigables*, la Couronne adressa aux propriétaires du navire une Lettre d'intention. Le 13 novembre 1999, le propriétaire du navire répondit en préparant des soumissions pour des offres de sauvetage de l'*Alcor*. Le 22 novembre 1999, le contrat pour renflouer le navire fut adjugé à une compagnie locale de sauvetage. Cette compagnie effectua des réparations provisoires sur le navire et déchargea une partie de la cargaison sur un autre navire de façon à faciliter le renflouement. Le 5 décembre 1999, l'*Alcor* était renfloué et remorqué à une poste à quai sûr, de la ville de Québec.

Le 20 décembre 1999, l'Administrateur intentait une action *in rem* à l'encontre du navire. Le 27 décembre 1999, les autorités maltaises ont confirmé que le navire au moment de l'échouement était toujours enregistré au nom des propriétaires du navire, New Wind Shipping Company Limited de Malte.

Le 13 janvier 2000, le conseiller de la Couronne avisait le conseiller du propriétaire du navire que la Couronne cherchait à recouvrer des frais ventilés comme suit :

GCC et EC -	40 312,98$
SMTC -	91 317,06$

La demande d'indemnisation restait impayée et en attendant le navire avait été cédé à une compagnie canadienne. L'Administrateur a demandé au conseiller, de s'abstenir de signifier au navire, l'exposé détaillé des prétentions du demandeur, de manière à faciliter un règlement possible entres les parties.

Lorsqu'en avril 2001, l'Administrateur fut avisé que le navire avait été de nouveau vendu, que l'équipement devait être débarqué et le navire envoyé à Sorel pour être démoli, il demanda au conseiller juridique de faire saisir le navire.

Le conseiller des propriétaires du navire et leurs assureurs conclurent un accord de règlement avec la Couronne et fournirent une promesse de paiement au 15 juin 2001, à condition que le navire soit libéré. La Couronne s'engagea à ne pas présenter de demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation, au cas où les propriétaires du navire et leurs assureurs ne respecteraient pas leur engagement de paiement. Le navire fut libéré et l'action *in rem* de l'Administrateur fut abandonnée. L'Administrateur a clos son dossier.

3.33 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Ville de Québec et Sorel (Amarantos) (1999)

Le 10 juillet 2000, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation envoyée par un conseiller juridique représentant les intérêts du navire *Amarantos*, d'un montant de 23 653,68$, concernant deux évènements d'intervention de nettoyage de rejets d'hydrocarbures. L'*Amarantos* est un vraquier de 36 650 tonneaux de jauge brute, immatriculé au port de La Valette, Île de Malte.

La demande d'indemnisation indiquait que le 10 novembre 1999, le bâtiment amarré devant le NM *Amarantos* signalait qu'il apercevait des traces d'hydrocarbures sur l'eau aux alentours de

l'*Amarantos* au Poste 52 du port de la Ville de Québec. La SMTC afficha un ordre d'immobilisation provisoire à bord du l'*Amarantos*, en attendant une inspection. Il s'est avéré impraticable de tenter de récupérer la nappe de mazout d'une longueur estimée à 200 mètres, le long du navire, nappe qui avait flotté au fil de l'eau avec le courant. La SIMEC était sur les lieux et des barrages flottants avaient été mis en place.

Le 11 novembre 1999, l'ordre d'immobilisation fut levé et l'*Amarantos* fit mouvement vers l'amont à destination de Sorel. Le 20 novembre 1999, un fonctionnaire d'EC signala qu'il y avait eu une fuite d'hydrocarbures provenant du navire, au Poste 21. Le navire était l'*Amarantos*. De nouveau, le commandant demanda aux entrepreneurs de mettre en œuvre les modalités d'intervention indispensables.

En envoyant la demande d'indemnisation visant les deux évènements, le conseiller du navire précisait que l'*Amarantos* n'était nullement la source des déversements et demandait que les propriétaires du navire, remboursés pour les frais encourus.

L'Administrateur continue son examen des deux évènements et de la demande d'indemnisation en découlant.

3.34 Navire Kaye E. Barker (1999)

Le 17 décembre 1999 au matin, alors que le navire *Kaye E. Barker* de 11,948 tonneaux de jauge brute, immatriculé aux États-Unis faisait des soutes à un quai de la raffinerie de Corunna (Ontario), il causa un déversement d'environ 900 litres de mazout de soute «C». Les hydrocarbures débordèrent par un orifice de ventilation et une certaine quantité s'écoula dans l'eau.

Pour effectuer le nettoyage indispensable, le navire fit appel à l'organisme d'intervention local. La GCC était présente. Le même jour, le nettoyage du plan d'eau était terminé.

Malgré tout, il demeurait une faible pollution le long des berges qui furent nettoyées plus tard.

Étant donné que l'évènement n'était pas signalé dans le rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC du 31 mars 2001, l'Administrateur en a conclu qu'il y avait peu de chance pour qu'une demande d'indemnisation soit déposée contre la Caisse d'indemnisaton, concernant cet évènement et il a clos son dossier.

3.35 Transbordeur Tachek (2000)

Ce bâtiment est un transbordeur canadien de 789 tonneaux de jauge brute, propriété de B.C. Ferry Corporation qui était affecté à une traversée de délestage du trafic entre le terminal de Swartz Bay, sur l'île de Vancouver (Colombie-Britannique) et les îles extérieures du Golfe. Le 20 février 2000, alors qu'il débarquait un camion-citerne chargé d'essence, à Sturdies Bay, île Galiano, une cassure se produisit dans la citerne et environ 5 000 litres d'essence se déversèrent. Etant donné que le traversier effectuait une traversée classée transport de marchandises dangereuses, il n'y avait à bord aucun autre véhicule ou passager, usager du service de traversier régulier. La plus grande partie de l'essence déversée put être endiguée sur le pont du traversier mais une quantité inconnue s'était écoulée.

Afin de diminuer le risque d'inflammation sur le traversier et tout autour, des mesures de précaution furent prises. La GCC fut impliquée et la SMTC mena une enquête sur les circonstances de l'événement.

L'Administrateur pense qu'il y a peu de chance qu'une demande d'indemnisation parvienne à la Caisse d'indemnisation à la suite de cet évènement et il a clos son dossier.

3.36 Remorqueur à la pêche Miles Sea (2000)

Pendant la nuit de 18 au 19 mars 2000, le remorqueur *Miles Sea*, de 15 mètres de long, titulaire d'un permis pour la pêche dans les Grands Lacs, a coulé à son poste à quai dans le port de Lion's Head. Le port de Lion's Head est situé sur la côte Est de la Péninsule de Bruce dans la Baie Géorgienne (Ontario).

Le naufrage fait l'objet d'une enquête de la police provinciale de l'Ontario. Le propriétaire du remorqueur précisa que ce bâtiment de pêche n'était pas couvert par une assurance. Il y eut un peu de pollution sur laquelle la GCC intervint. Le bâtiment fut sauvé.

3.37 Vraquier Bovec (2000)

Le 21 mars 2000, par un temps qualifié de conditions de vent extrêmes, ce vraquier de 20433 tonneaux de jauge brute, immatriculé à St. Vincent, chassa sur son ancre et fut drossé à la côte dans le port de Prince Rupert (Colombie-Britannique). Le bâtiment était lège à ce moment là mais avait à bord 293 tonnes de combustible de soutes et 27 tonnes de diesel. Les propriétaires du navire, l'organisme d'intervention, la SMTC, la GCC et d'autres organismes intervinrent.

La GCC a obtenu une lettre d'engagement d'un montant de 125 000,00$, remise par le Club P&I. Le 5 avril 2000, le *Bovec* fut renfloué et remorqué jusqu'à un poste à quai dans le port de Prince Rupert, pour une inspection initiale, durant laquelle des avaries considérables furent découvertes. L'opération au complet fut effectuée sans pollution aucune. Par la suite, le *Bovec* fut remorqué à Vancouver pour y être inspecté de nouveau et pour qu'une décision soit prise sur l'avenir de ce vraquier vieux de 26 ans.

L'expert maritime de l'Administrateur se rendit à bord du navire échoué et renfloué à Prince Rupert. Au 31 décembre 2000, le rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC indique que deux demandes d'indemnisation avaient été adressées au propriétaire du navire, par la Couronne, au nom de la GCC, dans le cadre de cet évènement. L'une des demandes d'indemnisation s'élevait à 62 778,53$ et l'autre à 4 094,04$. La GCC indique que les deux demandes d'indemnisation avaient été réglées en totalité par le propriétaire du navire. L'Administrateur a clos son dossier.

3.38 Cargo polyvalent Le Sheng (2000)

Le *Le Sheng* est un cargo polyvalent immatriculé en République populaire de Chine, de 22 271 tonneaux de jauge brute. Le 15 avril 2000, un avion de la patrouille de l'Armée canadienne, a survolé le navire et observé des irisations d'hydrocarbures de 15 milles nautiques de long et d'environ 20/35 mètres de largeur, s'étirant sur son arrière. Il a été relaté que les autorités canadiennes croient qu'environ 100 litres de liquide huileux de cale machine auraient été déversés. Au moment de ce déversement, le navire se trouvait à environ 350 milles nautiques, au sud-est de Terre-Neuve et endehors de la zone des 200 milles canadienne (ZEE) (zone économique exclusive).

Le *Le Sheng* faisait route vers Norfolk (Virginie) (E.U.) et la SMTC a demandé à l'USCG (Garde côtière des États-Unis) de monter à bord du navire à son arrivée dans l'espoir d'obtenir d'autres preuves du déversement d'hydrocarbures. À l'arrivée du navire, l'USCG monta à bord mais ne fut pas en mesure de trouver de preuves justificatives. Toutefois, en mai 2000, des détails du déversement présumé furent transmis a l'État du pavillon pour qu'il réfléchisse à l'action à entreprendre.

3.39 Bâtiment hydrographe océanique Ronald H. Brown (2000)

Un rapport d'évènement du BST répertoriait ce bâtiment hydrographe océanique de 3 180 tonneaux de jauge brute, sous pavillon des États-Unis, comme ayant talonné sur Hewitt Rock, Hiekish Narrows, dans l'un des passages intérieurs côtiers de la Colombie-Britannique septentrionale, le 23 avril 2000. Un rapport indiquait que les avaries étaient considérables et qu'un ballast latéral bâbord à combustible était percé. D'après des indications le trou dans le ballast aurait été obturé et le combustible restant transferré. Le bâtiment a été capable de faire route par ses propres moyens, escorté par un cotre de la GCC. Il a été précisé que la pollution était minimale.

3.40 Chalutier congélateur Sam Won Ho (2000)

Nous reportant à un évènement relaté précédemment au paragraphe 3.20, un nouvel écoulement d'hydrocarbures provenant de cette épave, nécessitant l'intervention de la GCC, s'était produit le 24 avril 2000. La GCC était intervenue et le 6 décembre 2000, la Couronne présentait à l'Administrateur une demande d'indemnisation visant à recouvrer ses frais, déclarés s'élever à 45 809,19$. Ceci était la seconde demande d'indemnisation présentée à la Caisse d'indemnisation par la GCC, impliquant cette épave. Conformément à ses responsabilités. l'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation. L'Administrateur s'interrogeait principalement au sujet des questions de surfacturation des équipements et de facturation administrative. Le 8 février 2001, en se fondant sur ces motifs, il écrivit au conseiller de la Couronne, trouvant justifiée la somme de 36 084,47$ et en même temps prenait des dispositions pour faire virer cette somme, plus des intérêts pertinents s'élevant à 2 343,53$, faisant remarquer que les facturations administratives de la GCC n'étaient pas fondées et demandant si la GCC pouvait justifier ces frais revendiqués. Par la suite, en février 2001, l'Administrateur accepta de rencontrer les fonctionnaires de la GCC en vue d'examiner comment la GCC était parvenue aux dépenses administratives figurant à l'Article 13 de la demande d'indemnisation de la GCC. L'Administrateur attend avec impatience que cette discussion puisse avoir lieu aussitôt que possible.

Le 14 juillet 2000, au sujet d'une question à part mais connexe, l'Administrateur a reçu une lettre envoyée par le maire de la ville de Long Harbour et Mount Arlington Heights, la municipalité en charge de l'appontement à Long Harbour, le lieu où se trouve l'épave du *Sam Won Ho*. Le lettre du maire expliquait les difficultés auxquelles devaient faire face la ville et ses habitants, en raison de l'épave. Avant tout, le maire demandait à l'Administrateur d'examiner si des fonds de la Caisse d'indemnisation pouvaient être mis à sa disposition pour enlever l'épave. Le 18 juillet, l'Administrateur avait reçu une lettre semblable envoyée par la Long Harbour Development Corporation, ayant son siège à Long Harbour. Le même jour, une troisième lettre envoyée par l'Autorité portuaire de Mount Arlington Heights, avait été reçue. L'Administrateur examina l'histoire de l'épave et la législation applicable à cette question. Le 16 août 2000, l'Administrateur écrivit au maire, et envoya des doubles aux autres autorités, précisant en résumé –

- L'Article 678 de la *LMMC* donne le pouvoir au Ministre de faire enlever ou détruire un navire là où il existe une menace de pollution. Si une demande d'indemnisation a été déposée contre la Caisse d'indemnisation à la suite de telles

actions, l'Administrateur doit examiner si oui ou non les mesures prises et les frais encourus sont raisonnables.

- L'enlèvement d'épave est régi par deux lois fédérales, à savoir *la Loi sur la protection des eaux navigables* et *la Loi sur les ports de pêche et de plaisance*. Il n'est pas du ressort de la Caisse d'indemnisation de faire enlever et/ou de sauver une épave. Les pouvoirs donnés dans ces deux lois ne sont pas subordonnés aux questions de savoir si oui ou non il y a menace de pollution et quelles sont les mesures indispensables pour la parer.

3.41 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Port Cartier (Québec) (2000)

La GCC a publié un rapport de situation (sitrep) avisant qu'une pollution par des hydrocarbures avait été découverte dans l'eau, le 12 mai 2000, entre le vraquier *Anangel Splendour*, battant pavillon grec, de 81 120 tonneaux de jauge brute, et le quai longeant le navire à Port Cartier (Québec) et s'étalant sur environ 200 mètres sur son avant. Au cours de la même période de découverte du déversement d'hydrocarbures, deux autres navires faisaient mouvement à l'intérieur du port.

Port Cartier est un port privé de la Compagnie minière Québec Cartier (CMQC). En présence de la GCC, les autorités portuaires se chargèrent du nettoyage. La SMTC préleva des échantillons des hydrocarbures. Les hydrocarbures ressemblaient à du mazout et la quantité déversée était estimée à environ 900 litres.

La CMQC obtenait une lettre d'engagement de la part du conseiller de l'*Anangel Splendour* destinée à couvrir les frais de nettoyage. Il a été précisé que la SMTC avait aussi exigé du navire, une lettre d'engagement destinée à couvrir toute amende éventuelle. L'*Anangel Splendour* nia qu'il était à l'origine du déversement d'hydrocarbures et appareilla le 15 mai 2000.

Le 31 janvier 2001, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation envoyée par la Couronne au nom de la GCC, visant à recouvrer ses frais, déclarés s'élever à 4 076,08$. La demande d'indemnisation est en cours d'examen et d'évaluation.

Pendant ce temps l'Administrateur poursuit son enquête sur l'origine du déversement d'hydrocarbures.

3.42 Navire auto-déchargeur Algowood (2000)

Ce bâtiment canadien de 22 558 tonneaux de jauge brute est un navire auto-déchargeur des Grands Lacs. Le 2 juin 2000, il était amarré à quai à Bruce Mines (Ontario) en train de charger des agglomérats lorsque se produisit une fatigue de structure de la coque. Le bâtiment a coulé le long du quai. Bruce Mines est situé dans le Canal Nord du Lac Huron, au sud-est de Sault Sainte-Marie. Des mesures de précautions furent prises pour prévenir et endiguer tout déversement d'hydrocarbures mais il n'y en eut aucun. Le 10 juillet 2000, l'*Algowood* était renfloué et remorqué en vue d'effectuer des réparations définitives. Pendant le séjour du bâtiment à Bruce Mines, la GCC était présente et il est précisé, qu'elle avait conclu un accord avec les propriétaires du navire, concernant le paiement de ses frais encourus.

Il semble qu'aucune demande d'indemnisation ne sera déposée contre la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur a clos son dossier.

3.43 Navire de pêche Tahkuna (2000)

Le 7 juin 2000, s'est produit un déversement de gas oil moteur provenant de ce navire de pêche de 846 tonneaux de jauge brute, battant pavillon estonien, au cours d'un ravitaillement en combustible effectué par un camion-citerne alors que le bâtiment était à quai à Harbour Grace (Terre-Neuve). À ce moment là, le temps était médiocre, avec une pluie continue et un vent soufflant en rafales à 30 nœuds. L'agent du navire passa un contrat avec la SIEC (ECRC) et celle-ci intervint avec main-d'œuvre et matériel. La GCC était présente. Après avoir jaugé, le ballast du navire et la citerne du camion mis en cause, il en a été déduit qu'environ 1 000 litres avaient été déversés.

3.44 Navire de pêche Taurus (2000)

La GCC a fait savoir que ce navire de pêche estonien de 1 020 tonneaux de jauge brute avait été mis en cause dans un déversement d'hydrocarbures alors qu'il était à quai à Argentia (Terre-Neuve). Cet évènement s'est produit dans la matinée du 8 juin 2000, alors que le navire se ravitaillait en combustible sur un camion-citerne. Le bâtiment n'avait conclu aucun contrat de nettoyage avec un organisme d'intervention. L'agent du navire signa une lettre pour que la GCC intervienne.

La GCC a fourni la main d'œuvre et le matériel et a nettoyé le déversement dont la quantité avait été déclarée être d'environ 200 litres.

La SMTC a fait savoir que le 6 avril 2001, des amendes avaient été imposées par un tribunal de Terre-Neuve : pour le déversement – 9 000,00$ et pour ne pas avoir signé de contrat avec un organisme d'intervention – 3 000,00$.

3.45 *Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Port de Vancouver (Colombie-Britannique) (2000)*

Le 12 septembre 2000, l'Autorité du port de Vancouver (APV) (VPA) écrivit à la GCC, lui demandant assistance en vue de présenter une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation, pour le nettoyage de la pollution par les hydrocarbures. En conséquence, le 20 novembre 2000, la Caisse d'indemnisation a reçu la lettre de la GCC transmettant la lettre de l'APV (VPA). Le 24 et le 30 novembre 2000 et le 17 janvier 2001, l'Administrateur écrivit à l'APV, lui demandant de soumettre une demande d'indemnisation officielle et de fournir une liste de renseignements typiques, indispensables pour examiner une telle demande d'indemnisation.

La demande d'indemnisation adressée à la Caisse d'indemnisation par l'APV, a été reçue le 23 janvier 2001 par l'Administrateur et s'élevait à 20 375,80$. La demande d'indemnisation couvrait le nettoyage des hydrocarbures découverts sur l'eau au terminal Seabord, Vancouver Nord (Colombie-Britannique) le 20 juin 2000. Cet évènement a été qualifié de rejet non identifié d'hydrocarbures.

Le 13 février 2001, alors qu'il examinait et évaluait cette demande d'indemnisation, l'Administrateur a reclamé à l'APV des renseignements qu'elle lui a fournis le 12 mars 2001. Le 30 mars 2001 l'Administrateur a réclamé des renseignements et une documentation supplémentaires. L'examen et l'évaluation se poursuivent.

3.46 *Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Dingwall (Nouvelle-Écosse) (2000)*

Dingwall est un petit port situé sur la côte Est à l'extrême nord de la péninsule du Cap Breton (Nouvelle-Écosse). Le 27 juin 2000, le gestionnaire d'une usine coopérative locale de traitement du poisson, a téléphoné à la Caisse d'indemnisation, la prévenant que le 24 juin 2000 s'était produit une pollution par les hydrocarbures dans le port de Dingwall et que des homards entreposés dans des caisses flottantes à claire-voie dans les eaux du port avaient été contaminés. Les homards avaient été retirés des eaux du port et placés dans des caisses flottantes à claire-voie entreposées dans les eaux du port voisin de Neil's Harbour. Le gestionnaire se plaignit que très souvent des déversements d'hydrocarbures se produisaient dans le port de Dingwall. Le gestionnaire indiquait qu'il avait l'intention de déposer une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation, pour contamination de homards. En calculant d'après le cours du marché des homards du moment, toute demande d'indemnisation aurait été de l'ordre de 12 000,00$.

L'Administrateur a enquêté sur les circonstances de l'évènement présumé. Un expert maritime de la SMTC enquêtant sur le rapport de pollution du 24 juin 2000, à Dingwall, est arrivé là le 26 juin 2000 mais fut incapable de découvrir une seule preuve de pollution. Toutefois, des témoins ont révélé qu'il y avait eu une pollution par gas oil moteur, le 24 juin 2000. L'expert maritime a indiqué qu'un réservoir d'hydrocarbures à terre, pouvait avoir été à l'origine de la pollution. Les dispositions du paragraphe 710 (5) de la *LMMC* prévoient que la Caisse d'indemnisation ne peut être tenue responsable des demandes d'indemnisation lorsque l'évènement n'a pas été causé par un navire.

Le 29 juin 2000, l'Administrateur écrivit au responsable de district de l'Agence canadienne d'inspection des aliments, en expliquant les circonstances de la plainte de la coopérative de traitement du poisson et en demandant de lui fournir les résultats de toute inspection des homards présumés contaminés. Le gestionnaire de la coopérative fut tenu au courant de l'action de la Caisse d'indemnisation regardant cette affaire.

En réponse à sa lettre du 19 juin 2000, l'Agence canadienne d'inspection des aliments confirma à l'Administrateur qu'il avait prélevé des échantillons des homards en question, présumés contaminés et qu'il n'avait pu trouver aucune trace de pollution ou de contamination par des hydrocarbures.

Le 3 août 2000, l'Administrateur écrivit également au bureau local d'EC, demandant son rapport regardant ses inspections à l'occasion de tours dans le port et de ses enquêtes planifiées, sur place, en vue de pouvoir découvrir une source tellurique éventuelle de pollution. L'Administrateur attend de recevoir ces renseignements.

Aucune demande d'indemnisation de la part de la coopérative de traitement du poisson n'a été reçue. L'Administrateur a clos son dossier concernant l'aspect revendicatif de cet évènement.

3.47 Remorqueur Radium 604 (2000)

Cet évènement renvoie au même remorqueur et train de barges (*Radium Yellowknife* et sa remorque), relaté au paragraphe 3.31 de ce rapport.

Comme relaté en 3.31, il a été rapporté que le remorqueur et le train de barges s'étaient vus refuser la permission par la SMTC de poursuivre leur voyage en Arctique car la saison était trop avancée. Les barges avaient été échouées sur la plage jusqu'à ce que des conditions plus favorables puissent être envisagées.

Un rapport de situation (sitrep) de la GCC du 17 juillet 2000, signalait que le 15 juillet 2000, cette barge canadienne de 320 tonneaux de jauge brute, échouée sur la plage à Iqaluit (Nunavut), avait été trouvée laissant s'écouler du combustible diesel.

Il a été indiqué que la barge laissait s'écouler d'après les estimations environ 10 litres de diesel à travers une fissure dans une tôle de fond de la coque. Par la suite, il a été signalé que l'écoulement dans le sable de la plage augmentait, atteignant environ 100 litres par heure. La fuite fut provisoirement obturée. La GCC passa un contrat pour que les 46 000 litres de diesel restant à bord du *Radium 604* soient transférés dans un entrepôt secondaire.

Les fonctionnaires de l'unité d'intervention en cas d'urgence de la GCC étaient attendus sur les lieux le 17 juillet 2000, en vue d'assumer le rôle de fonctionnaire fédéral de surveillance. Le maître de plage d'Iqaluit était présent sur les lieux, représentant la GCC, jusqu'à ce que le personnel d'intervention en cas d'urgence arrive sur place.

Il a été précisé que le propriétaire de la barge avait accepté d'assumer la responsabilité du déversement et avait envoyé ses représentants sur les lieux.

3.48 Skaubryn (2000)

La Caisse d'indemnisation a reçu un rapport qu'un déversement d'hydrocarbures s'était produit aux terminaux Seaboard, Vancouver Nord (Colombie-Britannique), ce déversement ayant été découvert tard le soir du 3 août 2000. Deux navires étaient à quai au terminal, le *Skaugram* et le *Skaubryn*.

De bonne heure le 4 août, l'APV (VPA) intervint pour lutter contre le déversement et chargea des entrepreneurs locaux d'effectuer le nettoyage. Plus tard en matinée l'APV décidait que le déversement était suffisamment important pour transmettre à la GCC la responsabilité d'ensemble du nettoyage. La SMTC, la GCC et EC enquêtèrent sur les circonstances de l'origine du déversement. Des échantillons furent prélevés dans le déversement et à bord des navires se trouvant dans le voisinage.

La GCC a fait savoir qu'elle avait l'intention de présenter sa demande d'indemnisation, au propriétaire du *Skaubryn*.

Évènements au Port de Vancouver

À la suite de la découverte d'hydrocarbures au large du terminal Seaboard, Vancouver Nord, le 3 août 2000, l'APV (VPA) présenta une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation, pour son intervention. Un certain nombre de bâtiments présents dans le port, ont également signalé une pollution par des hydrocarbures. L'Administrateur enquête sur la cause de ces évènements et leur corrélation éventuelle avec l'évènement du terminal Seabord. Ces évènements sont relatés aux paragraphes 3.49 à 3.56 inclus de ce rapport.

3.49 Administration portuaire du port de Vancouver (2000)

L'APV a soumis à la Caisse d'indemnisation une demande d'indemnisation pour son intervention le 4 août 2000 lors de l'évènement relaté précédemment. Cette demande reçue le 14 mars 2001 s'élevait à 13 007,72$. Afin de pouvoir être en mesure de continuer à évaluer cette demande d'indemnisation, l'Administrateur attend de plus amples renseignements de la part de l'APV.

3.50 Hors-bord de 17 pieds (2000)

Le 29 août 2000, un particulier a soumis à la Caisse d'indemnisation, une demande d'indemnisation d'un montant de 500,00$, pour le nettoyage de son hors-bord, souillé par des hydrocarbures. La demande d'indemnisation fut transmise à l'Administrateur qui la reçut le 21 novembre 2000. Le 24 novembre 2000, l'Administrateur écrivit à ce particulier, lui demandant de confirmer qu'il souhaitait bien déposer une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation. Le 4 décembre 2000, ce particulier répondit, qu'en effet, il confirmait sa demande d'indemnisation contre la Caisse. L'Administrateur commença son examen et son évaluation de la demande d'indemnisation. Le 30 mars 2001, l'Administrateur écrivit au propriétaire du hors-bord, lui demandant des preuves des montants séparés composant la demande d'indemnisation.

3.51 Yacht Leedon (2000)

Ce bâtiment est un petit yacht à moteur privé. Le yacht était amarré dans une marina située dans la partie sud du port de Vancouver, en ville, lorsque le 9 août 2000, le propriétaire du yacht se mit en rapport avec la GCC, à propos de son embarcation qu'il avait trouvée souillée par des hydrocarbures. L'heure et la date exactes de la pollution n'étaient pas précisées. Le 8 octobre 2000, le propriétaire du yacht soumettait à la GCC, une demande d'indemnisation s'élevant à 298,65$, couvrant : la mise au sec du yacht, le nettoyage de l'appareil moteur et la réfection de la peinture de la partie souillée de la coque. La demande d'indemnisation fut transmise, par la GCC, à l'Administrateur qui la reçut le 21 novembre 2000.

Le 24 novembre 2000, l'Administrateur écrivit au propriétaire du yacht. Il a fourni au propriétaire du yacht des renseignements pour l'aider à formuler une demande d'indemnisation officielle auprès de la Caisse d'indemnisation. Le propriétaire du yacht a présenté une demande d'indemnisation officielle, à la Caisse d'indemnisation, avec des renseignements et une documentation à l'appui. Elle a été reçue le 11 janvier 2001.

L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation. Peu de temps après la fin de l'exercice financier, l'Administrateur a payé en totalité la demande d'indemnisation, en même temps que des intérêts s'élevant à 16,01$.

L'Administrateur a clos son dossier concernant cette demande d'indemnisation.

3.52 Barge Burrard Clean # 17 (2000)

Ce bâtiment est une barge de 447 tonneaux de jauge brute, immatriculée au Canada, propriétée de l'organisme d'intervention local, la Société d'intervention maritime de l'ouest du Canada (SIMOC) (WCMRC), qui l'utilise. Le 15 août 2000, le propriétaire de la barge a soumis à la GCC, une facture d'un montant de 2 542,35$, en vue de recouvrer ses frais déclarés résultant du maculage par les hydrocarbures, de la barge hors-service, amarrée dans le port de Vancouver. La GCC a tranmis la facture à l'Administrateur qui la reçut le 21 novembre 2000. Le 24 novembre 2000, l'Administrateur envoya à la SIMOC (WCMRC) un accusé de réception et le 30 novembre 2000, il lui envoya des renseignements pour l'aider à soumettre une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation. Le 27 décembre 2000, la demande d'indemnisation de la SIMOC (WCMRC) fut reçue et dûment examinée et évaluée. En ce qui concerne les aspects de la demande d'indemnisation, de plus amples renseignements fournis par la SIMOC (WCMRC) et des sources d'une tierce personne, furent reçus. L'Administrateur jugea qu'un certain nombre de rubriques particulières étaient irrecevables au titre des dispositions de la *LMMC* et le 27 février 2001, en règlement de la créance, il offrait 1 333,93$ plus les intérêts pertinents. La SIMOC (WCMRC) contesta quelques unes des évaluations de l'Administrateur mais le 20 mars 2001, elle accepta l'offre et fournit un document dûment signé d'abandon et de subrogation des droits. Le 22 mars 2001, l'Administrateur prit des dispositions pour verser la somme de 1 333,93$, plus 70,27$ d'intérêts, pour solde de tout compte.

L'Administrateur note que dans cette affaire, la demande d'indemnisation faite au titre des dispositions de l'Article 710, a été présentée par la SIMOC (WCMRC) *qua* (en qualité de) propriétaire de la barge et non pas en qualité d'organisme d'intervention (OI) (RO) aux conditions des dispositions de la *LMMC*. Généralement, un OI (RO) tel que mentionné dans la *LMMC* n'est pas en droit de déposer directement une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation aux conditions des dispositions de l'Article 710 mais peut, après avoir épuisé toutes les possibilités d'exercer ses droits de recouvrement auprès du propriétaire de la barge, conformément aux termes des dispositions de l'Article 709, faire valoir sa demande d'indemnisation, pour des frais restés impayés.

L'Administrateur a clos son dossier regardant cette demande d'indemnisation.

3.53 Bateau de pêche Island Provider (2000)

Une autre demande d'indemnisation impliquant une pollution par des hydrocarbures dans le port de Vancouver, fut déposé par le propriétaire de ce bateau de pêche canadien, en bois, de 35 tonneaux de jauge brute. Le propriétaire du bateau de pêche précisait que le bâtiment était en train de livrer du saumon à une compagnie installée en ville à Vancouver, lorsqu'aux premières heures du 5 août 2000, sa coque, ses amarres et ses flotteurs de pêche s'étaient retrouvés enduits de mazout. Le 6 octobre 2000, le propriétaire du bateau de pêche présentait à la GCC, une demande d'indemnisation d'un montant de 4 415,89$, en vue de recouvrer des frais déclarés, encourus lors de cet évènement. Ensuite, la demande fut transmise le 21 novembre 2000 à l'Administrateur. Le 24 novembre, ce dernier accusait réception de la demande et le 30 novembre 2000 fournissait, au propriétaire du bateau de pêche, des renseignements pour l'aider à formuler sa demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation. Des discussions téléphoniques avec les propriétaires du bateau de pêche suivirent. L'Administrateur enquêta sur les circonstances de la demande d'indemnisation et du maculage présumé dû à des hydrocarbures. À ce jour, la Caisse d'indemnisation n'a reçu aucune demande d'indemnisation de la part du propriétaire du bateau de pêche.

3.54 Embarcation de servitude Silver Bullit (2000)

Ce bâtiment est une embarcation de servitude en aluminium d'une longueur de 7 mètres, appartenant à une famille qui l'exploite, affectée aux réparations des barrages flottants, à des services d'hydrotaxi et autres tâches. Les 4 et 5 août 2000, l'embarcation était en opération près du quai de la B.C. Sugar Company, du côte sud du port de Vancouver, lorsque, selon les déclarations, la coque et le système de refroidissement du moteur se sont trouvés englués par des hydrocarbures. Le 10 août 2000, le propriétaire de l'embarcation écrivit à la GCC, exprimant un souhait « faire enregistrer une demande d'indemnisation contre les bâtiments de haute mer, » ayant causé une pollution par des hydrocarbures, et ayant provoqué des

dommages qui à ce moment là étaient estimés à 8 500,00$. Le 21 novembre 2000, la GCC a transmis cette correspondance à l'Administrateur. Le 24 novembre 2000, l'Administrateur accusait réception de cette correspondance. Le 30 novembre 2000, il écrivit au propriétaire de l'embarcation, lui demandant une confirmation écrite qu'il était désireux de déposer une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation et, en même temps, il lui fournissait des renseignements sur la manière de formuler une telle demande. Le 6 décembre 2000, le propriétaire de l'embarcation téléphonait à l'Administrateur, lui précisant qu'il avait l'intention de déposer une demande d'indemnisation.

Le 7 février 2001, la Caisse d'indemnisation faisait un second appel téléphonique au propriétaire de l'embarcation mais à l'heure actuelle aucune demande d'indemnisation ou documentation à l'appui n'a été reçue par l'Administrateur.

3.55 *Yacht Georgie Girl (2000)*

Le *Georgie Girl* est un yacht à moteur réservé à la plaisance, en fibre de verre, de 8 mètres de long. Il était amarré dans une marina située dans la partie sud du port de Vancouver, lorsque sa coque et ses défenses se sont retrouvées englueés de mazout, à une date et à une heure qu'il n'a pas été possible de préciser. Le 9 août 2000, le propriétaire du yacht se mit en rapport avec la GCC, au sujet de cet évènement. Le 18 septembre 2000, le propriétaire du yacht présenta une demande d'indemnisation à la GCC, d'un montant de 217,86$, afin de couvrir les frais de nettoyage et de remplacement afférents. Le 21 novembre 2000, la correspondance fut transmise à l'Administrateur, par la GCC. Le 24 novembre 2000, l'Administrateur accusa réception de la correspondance du propriétaire. Le 30 novembre 2000, des renseignements sur la manière de formuler une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation furent envoyés au propriétaire du yacht. Ce dernier a présenté à l'Administrateur une demande d'indemnisation s'élevant à 217,86$; celle-ci fut reçue le 9 janvier 2001. À la fin de l'exercice financier, l'Administrateur a pris des dispositions pour payer en totalité cette demande d'indemnisation, ainsi que des intérêts de 12,20$, pouvant de cette façon clore le dossier de cette demande. Le 10 avril 2001, un accord d'abandon des droits et de subrogation signé au bénéfice de l'Administrateur fut exécuté et remis par le propriétaire du yacht.

3.56 *Navire de pêche Prosperity (2000)*

Ce bâtiment est un navire de pêche en aluminium, de 96 tonneaux de jauge brute, immatriculé au Canada. Le 13 septembre 2000, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation s'élevant à 54 794,29$, envoyée par le propriétaire du navire, indiquant qu'elle représentait les frais encourus par le bâtiment pour faire face à la pollution par les hydrocarbures éprouvée dans la matinée du 4 août 2000. Au moment de l'évènement, la bâtiment à quai en ville à Vancouver, en train de décharger des sardines, a vu sa coque enduite d'hydrocarbures. Le propriétaire du navire a prévenu que des frais supplémentaires pourraient survenir en tentant d'enlever le mazout incrusté dans la coque en aluminium et qui n'avait pu être enlevé initialement par un nettoyage normal.

L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation, ce faisant, il eut recours à un conseiller local. La demande d'indemnisation conduisit l'Administrateur à se poser un certain nombre de questions, y compris sur les frais déclarés avoir été encourus par le chantier naval, la perte de temps à la pêche, les salaires de l'équipage, les frais de combustible, les frais et autres dépenses de moindre importance des propriétaires du navire de pêche. Une autre interrogation était la question des frais de justice des propriétaires du navire de pêche. Les frais de justice réclamés ont été rejetés.

Suite à de nombreuses négociations avec le propriétaire du navire de pêche, au sujet des rubriques en litige, le conseiller de la Caisse d'indemnisation, a, le 14 février 2001, confirmé au propriétaire du navire de pêche, une offre faite par l'Administrateur, d'un règlement amiable pour solde de tout compte, s'élevant à 27 172,88$, plus 1 239,34$ d'intérêts.

Le 22 février 2001, le conseiller de la Caisse d'indemnisation faisait savoir que le propriétaire du navire de pêche avait signé le document d'abandon des droits et de subrogation. Le même jour, le 22 février 2001, un chèque d'un montant de 26 924,22$ fut envoyé au propriétaire du navire de pêche. En recevant la preuve indispensable du paiement de l'équipage, le dernier chèque de 1 488,00$ fut remis au propriétaire du navire de pêche après la fin de l'exercice financier. Ce paiement achevait le règlement de cette demande d'indemnisation particulière et l'Administrateur a clos son dossier regardant l'aspect de la demande d'indemnisation.

Le propriétaire du navire de pêche avait fourni un échantillon des hydrocarbures qui avaient endommagé le bâtiment. L'Administrateur a envoyé l'échantillon pour analyse et comparaison avec les échantillons prélevés dans le déversement aux terminaux Seaboard comme relaté au paragraphe 3.48 de ce rapport. L'Administrateur poursuit son enquête concernant l'origine des hydrocarbures, en vue d'une action en recouvrement possible.

3.57 Navire de pêche Texada (2000)

C'est le 5 août 2000 que pour la première fois l'Administrateur a été informé de cet évènement, lorsqu'il a reçu une télécopie du conseiller agissant au nom de la West Coast Salvage Company (Société de relevage d'épave de la côte ouest) qui avait été embauchée pour aider au sauvetage (et intervenir pour lutter contre la pollution) du bâtiment appelé *Texada*. Le *Texada* est un navire de pêche en bois de 100 tonneaux de jauge brute, immatriculé au Canada, construit en Nouvelle-Écosse en 1930. Le bâtiment s'était échoué profondément dans Dolomite Narrows (connu localement sous le nom de Burnaby Narrows), un passage dangereux, près de l'extrémité sud des îles de la Reine Charlotte (Colombie-Britannique). Cet échouement s'est produit le matin de bonne heure, le 4 août 2000. La GCC et Parcs Canada étaient intervenus, tout comme les releveurs d'épave. Ce secteur se situe près de la réserve du Parc national Gwaii Hacenas – du site Haida Heritage.

Au 7 août 2000, le combustible avait été pompé hors des caisses à combustible du bâtiment mais des hydrocarbures résiduels demeuraient à bord. Le 8 août 2000, le *Texada* était renfloué et ensuite échoué sur la plage à proximité de façon à effectuer des réparations provisoires. Au cours de cette opération, une quantité inconnue d'hydrocarbures s'était échappée de la coque du bâtiment et la nappe de mazout s'était répandue dans le bras de mer. Il était indispensable d'effectuer un nettoyage du littoral.

Le 18 août 2000, l'Administrateur a reçu un exemplaire d'une lettre du conseiller des releveurs d'épave, avisant : (i) que les releveurs d'épave ne présenteraient pas de demande d'indemnisation au Gouvernement du Canada, pour leurs services ; (ii) que le propriétaire du navire de pêche acceptait d'assumer la totalité des frais dus à l'évènement, depuis la date de l'échouement ; (iii) qu'il demandait que la GCC lui communique le montant de ses frais jusqu'à ce jour.

La GCC fit savoir que ses frais n'excederaient pas 20 000,00$.

L'Administrateur fit appel à un expert maritime pour évaluer les circonstances de l'échouement et l'état du bâtiment. Le 19 août 2000, l'expert maritime se rendit sur les lieux et effectua son inspection, faisant part des aspects de la pollution, de l'état du bâtiment, de l'opération de remorquage proposée et de sa pertinence.

Le 28 août 2000, il a été rapporté que le *Texada* avait été livré à Mitchell Island, Fraser River (Colombie-Britannique). Un rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC précisait que les frais de la GCC s'élevant à 11 235,41$, avaient été remis au propriétaire du navire de pêche, le 9 novembre 2000 et avaient été payés en totalité le 22 novembre 2000. L'Administrateur a clos son dossier.

3.58 Navire-citerne Algoeast (2000)

Le BST a rapporté que ce bâtiment avait talonné dans le chenal Amherstburg, au large de la ville de Amherstburg (Ontario), le 10 août 2000, causant des avaries considérables à son bordé de fond et crevant son peak avant mais n'occasionnant aucune pollution. Le bâtiment est un navire-citerne à double coque, de 7 886 tonneaux de jauge brute, immatriculé au Canada, remontant de Nanticoke (Ontario) vers Sarnia (Ontario) avec une cargaison de mazout de soute "C". L'*Algoeast* se rendit à une aire de mouillage désignée, où il mouilla pour effectuer une inspection complète. Il a été indiqué que le niveau d'eau de la rivière était normal au moment de l'accident. Par la suite, le navire fut autorisé à faire route. Après cela, des réparations provisoires furent effectuées.

La GCC a fait savoir qu'elle n'avait aucun frais à faire valoir lors de cet évènement. L'Administrateur a clos son dossier.

3.59 Bateau de plaisance Old Timer (2000)

Au cours de la matinée du 20 août 2000, la GCC a reçu un appel téléphonique, l'avisant qu'un bateau de plaisance était en train de couler au Armdale yacht club, Northwest Arm, au port d'Halifax (Nouvelle-Écosse) et qu'il déversait du mazout et de l'essence. La GCC est intervenue et a trouvé le *Old Timer*, un petit cabin-cruiser en fibre de verre, coulé avec ses lisses de plat-bord sous l'eau. La GCC a été avisé que le propriétaire du bateau de plaisance se trouvait à l'étranger, aussi a-t-elle assumé le rôle d'intervenant. Des barrages flottants et des tampons absorbants furent mis en place pour endiguer et récupérer les hydrocarbures qui se déversaient. Plus tard, le même jour, des entrepreneurs sortirent de l'eau le *Old Timer* et le placèrent sur un ber à terre au yacht club.

Les frais encourus déclarés par la GCC lors de cet évènement s'élevaient à 11 154,93$. Le 2 janvier 2001, la GCC a présenté au propriétaire du bateau de plaisance, un document de recouvrement de ses frais. Le rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC, du 31 mars 2001, indique qu'un accord de règlement concernant la demande d'indemnisation, avait été conclu. Le 1er mars 2001, le propriétaire du bateau de plaisance a effectué le paiement. L'Administrateur a clos son dossier.

3.60 Bateau de pêche Avataq (2000)

Un rapport de situation (sitrep) de la GCC avisait que pendant la nuit du 24 au 25 août 2000, ce bateau de pêche canadien, en fibre de verre, de 29 tonneaux de jauge brute, officieusement appelé *Avataq* (ex *Judith Rose III*) avait fait eau, à 10 milles au large d'Arviat en Baie d'Hudson et avait coulé, ayant à déplorer la perte de quatre vies humaines. En coulant, le bâtiment a déversé des débris et causé une certaine pollution par

des hydrocarbures. Il a été précisé qu'une reconnaissance effectuée par un avion local, indiquait qu'aucuns débris ne convenaient pour suivre à la trace le champ de débris. Le combustible pour moteur diesel avait été jugé irrécuperable et s'était décomposé rapidement. Dans ce dernier contexte, la GCC a remarqué qu'il y avait eu une perte de temps cruciale, six jours, avant que l'organisme d'intervention en cas d'urgence de la GCC ait été informé qu'une pollution par des hydrocarbures était en cause. Il semble que les rapports initiaux de Recherche et Sauvetage (SAR) n'aient pas fait mention de « pollution ».

L'Administrateur a clos son dossier.

3.61 Navire de ravitaillement au large, Atlantic Hawk (2000)

Un rapport d'accident de la région des maritimes de la GCC avisait que le 30 août 2000, ce navire de ravitaillement au large de 2 995 tonneaux de jauge brute, immatriculé au Canada, avait causé un déversement d'hydrocarbures alors qu'il était amarré à un quai pétrolier dans le port d'Halifax (Nouvelle-Écosse). D'après les estimations, 45 à 70 litres de combustible diesel avaient été déversés mais la plus grosse quantité de ce déversement avait été endiguée sur le pont et seulement 5 à 10 litres s'étaient écoulés à la mer. Les hydrocarbures sur le pont ont été nettoyés et les faibles irisations sur l'eau ont été délibérément dispersées à l'aide d'une petite embarcation, ne nécessitant ainsi aucune autre intervention. Il a été précisé que le déversement avait été causé par la dilatation, due à la chaleur, du combustible entreposé dans une caisse journalière à bord du navire qui se serait écoulé par un tuyautage de trop-plein.

La SMTC a prévenu que le 18 juillet 2000, le navire avait été condamné à une amende de 5 000,00$ par un tribunal de Nouvelle-Écosse, pour fait de pollution par des hydrocarbures.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.62 Remorqueur Keta V (2000)

Le *Keta V* était un remorqueur de 236 tonneaux de jauge brute, immatriculé au Canada, utilisé comme support aux opérations de dragage. Au cours de la nuit du 3 au 4 octobre 2000, le *Keta V*, faisant route, s'est échoué sur des roches dans le port de Liverpool (Nouvelle-Écosse). Le remorqueur se déséchoua et alla au mouillage où il coula. Les sept membres de l'équipage abandonnèrent le remorqueur, dans un radeau de sauvetage et furent secourus. Il a été précisé qu'il y avait à bord environ 27 000 litres de combustible diesel. À environ un demi-mille de la position de l'épave, se trouve un grand centre de salmoniculture. La GCC et EC parmi d'autres, furent dépêchés sur les lieux. Dans la journée du 4 octobre 2000, des plongeurs sous-marins furent employés pour aller obturer les orifices de ventilation du ballast à combustible et un barrage flottant d'endiguement fut déployé. Le centre de pisciculture tout proche fut protégé par un barrage flottant. Des efforts furent faits pour récupérer les hydrocarbures à bord de l'épave. Les conditions atmosphériques demeuraient défavorables et l'épave subissait encore plus de dommages en tossant contre le fond de la mer. La GCC ordonna aux propriétaires du remorqueur d'enlever l'épave. Les 23 et 24 octobre 2000, des releveurs d'épave tentèrent de renflouer l'épave à l'aide d'une grue et de sacs gonflables de levage mais sans succès. Le 11 novembre 2000, après des préparatifs additionnels, l'entrepreneur ne put renflouer le bâtiment. Cette fois, l'épave était si gravement endommagée qu'il n'y avait plus assez de compartiments étanches, pour aider à procurer une flottabilité positive. Les conditions atmosphériques très défavorables persistaient et il fut nécessaire de réviser le plan original pour renflouer le *Keta V*. Le 15 janvier 2001, conformément à un nouveau plan approuvé, les releveurs d'épave commencèrent à enlever tous les éléments qui pouvaient avoir été contaminés par les hydrocarbures. Le 19 janvier 2001, cette besogne d'enlèvement était terminée et approuvée par les autorités. Les autres travaux cessèrent. Il était prévu qu'une inspection sous-marine des restes de l'épave serait faite au printemps 2001, de façon à veiller à ce qu'aucune autre menace de pollution subsistait.

Le 31 mars 2001, le rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC indiquait que la demande d'indemnisation visant à recouvrer les frais de la GCC s'élevait à 34 117,13$ et qu'elle devait être soumise au propriétaire du remorqueur.

3.63 Vraquier Sandviken (2000)

Le 10 octobre 2000, un Aéronef militaire canadien, au cours d'une patrouille maritime de routine a survolé le vraquier *Sandviken* de 23 271 tonneaux de jauge brute, battant pavillon des Bahamas, appartenant à des norvégiens et a constaté que le navire déversait des hydrocarbures. Le navire était à environ 37 milles nautiques au large de Yarmouth, au sud-ouest de la côte de Nouvelle-Écosse. La nappe d'hydrocarbures trainant à l'arrière du navire, était estimée à environ huit milles nautiques de long et d'après les calculs contenait de 2 000 à 3 000 litres d'hydrocarbures. Le *Sandviken* faisait route de Saint Jean à Toronto avec une cargaison d'acier.

Les experts maritimes de la SMTC montèrent à bord du navire dans le fleuve St.-Laurent et avec les preuves supplémentaires obtenues, déposèrent plainte auprès du Tribunal provincial de Nouvelle-Écosse à Halifax.

Les propriétaires du navire déclarèrent que le déversement d'hydrocarbures était accidentel, et avait été provoqué par un mauvais fonctionnement du séparateur d'eau et d'hydrocarbures, lors du pompage de l'eau de cale. Les propriétaires du navire plaidèrent coupables et le 23 avril 2001, furent condamnés à 40 000,00$ d'amende.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.64 Navire-citerne Endurance (2000)

Cet évènement était considéré comme il apparaît dans le rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC du 31 décembre 2000, conne étant une action éventuelle en recouvrement de frais encourus. Il est rapporté que ce navire-citerne était présumé être à l'origine d'une nappe de mazout d'à-peu-près cinq milles de long sur 70 mètres de large. Le 28 novembre 2000, la nappe avait été détectée par un Aéronef militaire de patrouille maritime, à environ 50 milles nautiques au large du Cap Breton (Nouvelle-Écosse).

L'*Endurance* est un navire-citerne de 22 847 tonneaux de jauge brute, immatriculé à Singapour et au moment de l'évènement il était signalé faisant route sur Come by Chance (Terre-Neuve). Des rapports postérieurs précisaient que le 4 décembre 2000, les fonctionnaires de la SMTC avaient déposé plainte contre le propriétaire du navire pour avoir déversé illégalement des polluants. Il était prévu que les propriétaires du navire-citerne comparaissent pour la première fois devant le tribunal d'Halifax (Nouvelle-Écosse) en janvier 2001.

Des fonctionnaires d'EC exprimèrent la crainte que des oiseaux de mer et d'autres animaux aquatiques puissent être affectés par le déversement. Les pêcheurs côtiers, proches du déversement, exprimèrent leurs inquiétudes au sujet des effets que de tels déversements peuvent avoir sur leurs moyens d'existance.

Le 31 mars 2001, le rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC précisait « aucun frais n'est à imputer à l'intervention de la GCC. »

L'Administrateur a clos son dossier.

Après la fin de l'exercice financier, il a été rapporté que le propriétaire du navire-citerne avait été condamné à une amende de 35 000,00$ par le tribunal provincial d'Halifax, après avoir plaidé coupable à une accusation de pollution en application de la *LMMC*.

3.65 Navire-citerne Eastern Power (2000)

Un rapport de situation (sitrep) de la GCC avisait que le 6 décembre 2000, ce navire-citerne de 126 933 tonneaux de jauge brute, battant pavillon panaméen avait rencontré du très gros temps dans l'Atlantique, en route d'Égypte à Come by Chance (Terre-Neuve), provoquant une fuite dans le bordé à hauteur de la citerne à cargaison de pétrole n° 1 tribord. Le navire-citerne transportait une cargaison de pétrole brut de Bassora (Basrah). Le pétrole brut de cette citerne endommagée fut transféré dans une autre citerne. La situation du navire a fait l'objet de surveillance continue de la part entre autres de la SMTC et de la GCC. La SMTC refusa au navire-citerne, l'entrée dans les eaux canadiennes jusqu'à ce que la navire puisse prouver qu'il n'y avait plus de risque de déversement de pétrole dans le milieu marin.

Le 7 décembre 2000, un survol par un Aéronef canadien n'a pu détecter aucune autre fuite dans des conditions de mer calme qui existaient à ce moment là. À ce moment là, l'*Eastern Power* se trouvait dans l'Atlantique faisant route à un/deux nœuds, à environ 35 milles en dehors de la zone économique exclusive canadienne (ZEEC) (CEEZ). Le 8 décembre 2000, eut lieu un nouveau survol du navire et aucun signe de fuite ne put être détecté, dans des conditions de mer grosse, qui existaient à ce moment. Entre temps, les organismes du gouvernement évaluèrent la situation du navire et planifièrent son arrivée. En même temps, les propriétaires auraient, paraît-il, pris des dispositions pour que des plongeurs sous-marins inspectent la coque du navire, en Atlantique. Le rapport de situation (sitrep) de la GCC, du 11 décembre 2000, indiquait que la météo prévoyait pour le navire, pour la journée du 12 décembre 2000, des vents soufflant en tempête. Le 11 décembre 2000, le navire accepta les conditions imposées par la SMTC et reçut son autorisation d'entrer dans les eaux canadiennes et de faire route vers sa destination de Come by Chance. Le 12 décembre 2000, les propriétaires du navire-citerne firent savoir qu'en raison de la tempête, les dispositifs installés sur le pont avant de l'*Eastern Power* avaient subi des avaries. Les propriétaires du navire étaient préoccupés par l'état du navire et par la navigation « peu aisée » dans la Baie Placentia (Terre-Neuve).

L'Administrateur surveilla la situation activement et en permanence et entreprit des démarches visant à protéger les intérêts de la Caisse d'indemnisation.

Le 12 décembre 2000, la North Atlantic Refinery Ltd informa les autorités canadiennes que l'*Eastern Power* faisait route maintenant vers les Caraïbes.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.66 Navires-citernes Irving Primrose et Severn (2000)

Tard dans la soirée du 17 décembre 2000, le Service de communication et de traffic maritime a prévenu le navire-citerne *Severn* de 18 023 tonneaux de jauge brute, battant pavillon libérien, qu'il chassait sur son ancre. Le navire était au mouillage au large du port de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) par vents très forts. Le navire-citerne sur lest, accusa réception de l'appel et reconnut qu'il chassait sur son ancre ; à l'aide de sa machine, il tenta de manœuvrer pour aller en lieu sûr mais aborda l'*Irving Primrose* qui lui aussi était au mouillage et lui fit une brèche dans la coque. L'*Irving Primrose*, un navire-citerne de 131 239 tonneaux de jauge brute, battant pavillon de la Barbade avait à bord 285 072 tonnes de pétrole brut d'Arabie mais étant à double coque il n'y eut

aucun écoulement de pétrole brut. Quant au *Severn*, il fit des avaries à son bulbe d'étrave.

Par la suite la SMTC et les propriétaires des navires inspectèrent les deux bâtiments, après quoi des réparations provisoires furent entreprises.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.67 Navire de pêche Tri-Con Commander (2001)

Ce bâtiment était un navire de pêche canadien de 85 tonneaux de jauge brute, en bois et fibre de verre. Un rapport de situation (sitrep) de la GCC indiquait que dans la matinée du 1er janvier 2001, le bâtiment avait pris feu à l'appontement municipal dans Valleyfield, Bonavista Bay (Terre-Neuve). Le bâtiment a brûlé jusqu'à la ligne de flottaison et a été remorqué hors de l'appontement. À bord, il y avait environ 18 000 litres de diesel et 775 litres d'huile hydraulique. Les assureurs chargèrent des entrepreneurs locaux d'intervenir aux côtés de la GCC. Les entrepreneurs pompèrent les hydrocarbures restants et aidèrent la GCC à prévenir la pollution.

Aucune autre intervention pour lutter contre la pollution ne s'est avérée nécessaire. L'avenir du bâtiment échoué fut confié à la section de la GCC, chargée de la protection des eaux navigables, en vue d'évaluer si oui ou non il constituait un danger.

Les assureurs firent savoir qu'ils allaient payer les frais de la GCC engagés pour appuyer l'opération.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.68 Transbordeur roulier Cicero (2001)

Ce transbordeur roulier de 10 919 tonneaux de jauge brute, immatriculé au Canada, appartenant à des britanniques, est exploité entre Montréal, Québec et Saint-Jean de Terre-Neuve.

Le 5 février 2001, la GCC a rapporté qu'un déversement de mazout de soute provenant de ce navire s'était produit, alors qu'il était amarré au poste 66 du port de Montréal. Une fissure fut découverte dans la coque. Agissant pour le compte du navire, des entrepreneurs locaux effectuèrent le nettoyage, sous la surveillance de la GCC.

La GCC précisa que ses frais seraient facturés aux exploitants du navire.

3.69 Bateau de pêche Sandy S (2001)

La publication par la GCC d'un rapport de situation (sitrep), avisa l'Administrateur de cet évènement et en conséquence du dépôt d'une demande d'indemnisation éventuelle contre la Caisse d'indemnisation.

Le 9 février 2001, ce bateau de pêche en bois canadien de 13 tonneaux de jauge brute, construit en 1947, a coulé le long du quai dans le port de Prince Rupert (Colombie-Britannique). Le personnel local du MPO du port des petites embarcations, a été le premier à intervenir au moment du naufrage, qui a provoqué le déversement d'une certaine quantité des 900 litres approximatifs de combustible diesel qui se trouvaient à bord. Le propriétaire du bateau de pêche indiqua qu'il obtiendrait l'aide de ses amis pour renflouer le bâtiment. Cela ne se fit pas, forçant la GCC à agir. Le 13 février 2001, la GCC envoyait une lettre au propriétaire du bateau, l'avisant que conformément aux dispositions de la *LMMC*, elle le tenait responsable de tous les frais encourus par le Gouvernement canadien lors du naufrage du *Sandy S*. Le propriétaire du bateau indiqua qu'il n'avait pas de fonds disponibles pour renflouer le bâtiment. Il signa une lettre d'engagement, assumant la responsabilité de tous les frais encourus par les autorités canadiennes, aux conditions prévues dans les dispositions des Articles 677 et 678 de la *LMMC*. Le 13 février 2001, des releveurs d'épave, sous contrat avec la GCC, renflouèrent le bâtiment et pompèrent les hydrocarbures restants à bord. Ensuite, le bâtiment a été remorqué jusqu'au site Osborne Burn où il devait être provisoirement échoué.

La GCC indiqua qu'elle avait l'intention d'aller de l'avant avec le recouvrement des frais, en présentant sa demande d'indemnisation au propriétaire du bateau.

3.70 Vraquier Cartierdoc (2001)

Dans l'après-midi du 27 février 2001, le chef mécanicien de ce vraquier canadien des Grands Lacs, de 18 531 tonneaux de jauge brute a prévenu le bureau local de la SMTC que ce bâtiment avait été impliqué dans un déversement d'hydrocarbures. Le *Cartierdoc* était désarmé pour l'hiver au poste à quai M2, dans le port de Montréal. La SMTC, la GCC, EC, l'Autorité du port et le Commandant du port sont intervenus. Les propriétaires du navire passèrent un contrat pour faire effectuer le nettoyage. Au cours du désarmement hivernal, suivant la procédure habituelle, les mailles de la salle des machines étaient pompées régulièrement. Il a été rapporté que tout comme l'eau de cale machine, 1 100 litres de gazole et d'huile de graissage, selon les estimations, avaient été pompés par-dessus bord. La glace épaisse, très solide tout autour du navire à un poste à quai sans courant, avait retenu les hydrocarbures. Des trous furent forés dans la glace et la plus grande partie des hydrocarbures récuperée. Il a été indiqué qu'un séparateur d'eau et d'hydrocarbures à bord avait mal fonctionné.

La GCC exerça une surveillance continue des opérations de nettoyage et déclara qu'elle avait l'intention de facturer aux propriétaires du navire, ses frais encourus. Il paraît que la SMTC envisage de déposer plainte conformément aux dispositions de la *LMMC*.

4. Problèmes et remises en question

4.1 Stratégies d'intervention en Arctique

Le Rapport annuel de l'année dernière soulignait que la GCC était en train de constituer une « stratégie d'intervention en Arctique » de façon à veiller à ce que les possibilités d'intervention utiles soient en place pour intervenir en cas d'évènements de pollution maritime dans l'Arctique canadien.

Depuis qu'elle a présenté son rapport initial en novembre 1999, la GCC s'est concertée ultérieurement avec l'industrie des transports maritimes et les chefs des communautés des territoires du Nord. En conséquence, la stratégie d'intervention en Arctique est maintenant réalisée et est en cours d'application. Toutefois le processus de concertation se poursuivra de façon à garantir une collaboration gouvernement/industrie, étant donné qu'un appui résolu de la part de tous les intervenants est essentiel pour maintenir un plan national efficace de lutte contre les déversements d'hydrocarbures.

Sur le plan des possiblités de préparation et d'intervention, la GCC est en train d'élaborer un plan d'urgence de lutte contre les déversements d'hydrocarbures en mer, dans l'Arctique, visant à définir le rôle et la responsabilité de chaque organisme auquel on peut faire appel. En outre, au cours des opérations annuelles de ravitaillement par mer en Arctique, en 2001, la GCC enverra, par navire, une quantité de matériel de nettoyage pour lutter contre la pollution, à diverses communautés côtières dans le Nord. Les agents d'intervention appartenant aux communautés seront sélectionnés et un auxiliaire de la GCC sera mis en place dans les communautés du Nord. Quelques communautés seront équipées et du personnel sera formé pour lutter contre des déversements d'hydrocarbures pouvant atteindre 150 tonnes. En outre, les brise-glace de la GCC seront équipés pour lutter contre des déversements pouvant atteindre 50 tonnes.

Il est admis qu'en cas d'un déversement d'hydrocarbures considérable, ce sera un défi de livrer l'équipement adéquat, en temps voulu, provenant de vastes entrepôts installés au sud du 60e parallèle de latitude nord, et en plus de faire face aux conditions de l'environnement.

Les deux tiers des côtes canadiennes sont situées dans l'Arctique canadien.

4.2 Navires aux normes de sécurité et protection de l'environnement

Récemment en Europe de nombreux évènements survenus sur des navire-citernes ont captivé l'attention de la communauté maritime. Ces sinistres maritimes comprennent l'*Erika* (France 1999), le *Levoli Sun* (France 2000), le *Kristal* (Espagne 2001), le *Castor* (Méditerranée 2001), le *Balu* (Golfe de Gascogne 2001) et le *Baltic Carrier* (Danemark 2001).

4.2.1 Code ISM (Code international de gestion de la sécurité)

Ces évènements soulèvent des questions au sujet de l'efficacité du Code ISM.

Les médias du monde maritime international relatent les craintes et les problèmes soulevés à propos du Code ISM, y compris :

- Une analyse relatée par un Club P&I suédois montre que des navires respectant le Code ISM avaient réalisé d'importantes améliorations dans le cadre des demandes d'indemnisation, en comparaison des navires ne respectant pas le Code ISM.
- Il est relaté qu'un nombre croissant d'acteurs principaux ont renoncé au plan d'intervention de l'industrie, en faveur du le Code ISM – plan destiné à être un schéma directeur pour une industrie d'une qualité supérieure – considéré comme étant un « fiasco ».

En 1994, la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) avait été amendée de façon à inclure le Code international de gestion de l'OMI, pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, plus communément connu sous le sigle Code ISM.

Le Code ISM est entré en vigueur le 1er juillet 1998, pour les navires à passagers, les pétroliers, les gaziers, les vraquiers et les engins marins à grande vitesse, à marchandises. D'autres types de navires de 500 tonneaux de jauge brute et plus et les unités mobiles de forage au large devront s'y conformer le 1er juillet 2002.

Le Code ISM offre une norme internationale pour la sécurité de la gestion et de l'exploitation des navires et pour la protection du milieu marin contre la pollution par des hydrocarbures.

L'adoption du Code ISM était considérée comme devant être un moment décisif dans les règlements internationaux. Le propriétaire du navire et/ou la compagnie ont la responsabilité de veiller à ce que les ressources soient appropriées et que les soutiens logistiques installés à terre soient fournis en vue de permettre une gestion saine du navire. Dans ce but, le propriétaire du navire, doit mettre en place des procédures normalisées telles que:

- préparation aux situations d'urgence;
- entretien du navire et du matériel;
- documents;
- notification et analyse des irrégularités, des accidents et des incidents potentiellement dangereux;
- vérification, examen et évaluation de la compagnie.

Le code utilise le principe de l'amélioration continue par le truchement d'audits, d'examens et de mesures de redressement. Lorsque le dispositif de gestion de la sécurité d'une compagnie de transport maritime est approuvé, un document de conformité pour la compagnie et un certificat de gestion de la sécurité pour le navire sont délivrés conformément aux dispositions de SOLAS, par un organisme reconnu par l'Administration de l'État du pavillon – par exemple la société de classification Lloyd's.

En février 2001, le Secrétaire général de l'OMI, William O'Neil, a annoncé la mise en place de plans pour une évaluation de l'efficacité et des répercussions du Code ISM, jusqu'à maintenant. Il a déclaré aux délégués du Sous-comité de l'OMI chargé de la mise en place de l'État du pavillon à sa 9e session que : « nous ne devons pas consentir à ce que ce Code soit simplement un exercice sur le papier. » M. O'Neil a expliqué que l'OMI allait continuer à concentrer ses efforts dans le but d'être sûr de pouvoir réaliser une approche saine du maintien et de l'amélioration de la sécurité et de la protection du milieu marin. Il a été demandé aux États du pavillon indépendants de fournir un audit, dans les plus brefs délais. Les accords régionaux de l'État du port sont reconnus comme étant une source utile de renseignements au sujet des lacunes du Code ISM et du nombre d'immobilisations enregistrées pour des navires certifiés conformes au Code ISM et des navires non-certifiés.

En conclusion, il est encourageant de voir un homme faire campagne en faveur de la sécurité maritime. Il a été signalé que le Vice-président de l'Institut maritime de Londres, s'était engagé dans un projet de recherche, en s'inscrivant au cours de l'Université de Middlesex. Cet expert de Club P&I s'attaque à la question de savoir si oui ou non le Code ISM fonctionne. Il sera distribué 60 000 exemplaires de ce questionnaire, autour du monde grâce aux syndicats des officiers et aux missions des gens de mer. Il est disponible sur un site web dédié : www.ismcode.net.

4.2.2 Sociétés de classification

Le rôle des sociétés de classification est essentiel pour faire respecter la sécurité des navires et la protection de l'environnement.

Comme le Président de l'American Bureau of Shipping (ABS) l'a indiqué, à l'occasion de remarques faites au sujet des critiques adressées aux sociétés de classification depuis le sinistre de l'*Erika* : « lorsqu'un navire passe une visite spéciale de classification et qu'un nouveau certificat lui est délivré, le propriétaire du navire et le public sont en droit de présumer que le bâtiment a été jugé apte à être exploité en sécurité, du point de vue de la structure, pour cinq années supplémentaires, en admettant que toutes les caractéristiques et les tendances soient maintenues. »

À la récente Conférence de l'INTERTANKO (Association internationale des armateurs pétroliers indépendants), à Sydney, Australie, un document concernant de nouvelles constructions, rédigé par un expert reconnu en armement de navires, Basil Papachristidis de l'armement Hellespont, a conclu qu'il serait nécessaire de disposer d'un règlement de l'OMI pour :

- Des normes de conception
- Des normes de construction
- Des responsabilités d'après-livraison

C'est son point de vue que les sociétés de classification devraient être forcées d'adopter des règles de construction et de navigabilité uniformes qui devraient être établies au dénominateur commun le plus élevé.

La concurrence entre les sociétés de classification ne devrait s'exercer que sur les droits à percevoir et la qualité des services et non pas sur les normes.

Dans le rapport récemment publié, « Navires, esclaves et concurrence », par la Commission internationale chargée du transport maritime (ICONS), il a été constaté que les sociétés de classification étaient les organismes les plus généralement critiqués, au cours des enquêtes de la Commission. Le rapport concluait qu'à moins que les sociétés de classification ne restaurent leur haute qualité professionnelle, en appliquant strictement et régulièrement les normes techniques à tous les navires, elles risquent d'avoir à faire face à un nombre croissant de règlements et à une isolation commerciale. La Commission est d'avis qu'à ce stade, il faut exiger une surveillance réglementaire indépendante du rendement des sociétés de classification.

4.2.3 Culture en matière de sécurité

Le thème de la Conférence internationale de 2001 intéressant les déversements d'hydrocarbures, était axé sur les stratégies globales visant la prévention, la préparation, l'intervention et la remise en état.

Les extraits qui suivent ont été tirés d'un des nombreux excellents exposés présentés qui, de l'avis de l'Administrateur, donne une perspective incomparable et concrète à l'égard de la prévention des déversements d'hydrocarbures et de l'intervention la meilleure.

Transport maritime viable : les avantages de la « culture en matière de sécurité » l'emportent de loin sur les coûts

par : Barbara E. Ornitz
Shellman & Ornitz, P.C.
PO Box 2710
Aspen, Colorado 81612

« Un important défi pour l'industrie maritime est de savoir si ceux qui sont impliqués dans le transport des hydrocarbures, épousent le concept que la « culture en matière de sécurité », qui comprend la sauvegarde de l'environnement, est une « bonne affaire ». Les propriétaires/exploitants de navire et d'autres intervenants dans des entreprises maritimes adopteront la culture en matière de sécurité lorsqu'ils seront partisans « d'un processus d'amélioration continue et sans fin comme étant un moyen de promouvoir la productivité et la rentabilité. » Un transport maritime viable exige la prévention des accidents coûteux et la mise en place du « meilleur dispositif d'intervention », ce qui réduit d'autant, les répercussions sur l'environnement, si des déversements d'hydrocarbures surviennent. »

« Gestion dynamique de la sécurité, création d'un dispositif de qualité avec une responsabilité dans chaque domaine, formation des marins qualifiés et utilisation des technologies pertinentes d'intervention, sont des exemples de considérations des principes nécessaires pour faire appliquer cette culture en matière de sécurité. Ces objectifs de principes devront remplacer la façon de penser à court terme sur la maximisation des profits et sur la réaction de crise. La sécurité épargne les dollars. »

« Des pertes directes de vies humaines, des blessures, des dommages à l'environnement, à la cargaison et des avaries au navire sont les résultats tangibles des déversements d'hydrocarbures. Les frais directs ne représentent seulement qu'une partie des dépenses totales. Les frais indirects et non déclarés sont beaucoup plus difficiles à évaluer. Ils comprennent par exemple, moral et productivité en baisse des travailleurs, diminution de la clientèle, et à cette époque procédurière, l'évaluation des dommages aux ressources naturelles (NRDAs), les demandes d'indemnisation pour préjudice économique, les coûts accrus des assurances, les amendes, l'emprisonnement des directeurs généraux (CEOs), et pertes pour les sociétés en raison de leurs services, de leur notoriété publique, d'occasions manquées et beaucoup d'autres pertes semblables. Les frais indirects et non déclarés sont comparables à une augmentation des frais directs, en employant un multiplicateur minimal de 2,7 pour 1. Les estimations des coûts globaux de toutes les catégories de l'ensemble des bâtiments mis en cause dans des sinistres maritimes annuels se situent entre 581 millions $ et 1 milliard $. (Inversement, une gestion de haute qualité, de la sécurité permet à l'industrie d'économiser annuellement en frais, entre 500 millions $ et 1 milliard $, soit en moyenne 200 000 $ pour différentes compagnies. La comptabilité des frais véritables (prenant en compte tous les frais – externes, internes, non déclarés) se traduit par un meilleur résultat financier. »

« ...Ce bouleversement des principes exige de la part des propriétaires/exploitants de navires, d'intégrer dans leurs entreprises le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM), de faire confiance à une gestion de qualité, dans tous les aspects de l'exploitation du navire, d'investir de l'argent dans l'entretien, de perfectionner les dispositifs des navires, de former des personnes qualifiées, d'employer des professionnels, mais surtout pas des « équipages sous-payés. » En d'autres mots, l'argent dépensé en temps opportun, permet d'épargner des millions de dollars plus tard. »

« ...Le Det Norske Veritas (DNV), l'une des trois plus grandes sociétés de classification au monde, a entrepris une analyse systématique de l'attitude actuelle de l'industrie à l'égard de la sécurité dynamique et des problèmes à l'environnement. Le DNV classe ces points de vue en trois catégories (Ullring, 1996a) :

- *Dérobade à la culture : compagnies qui ne prennent pas au sérieux les normes internationales admises et qui jubilent même de plaisir lorsqu'elles ont réussi à esquiver ces normes*
- *Respect de la culture en matière de sécurité : compagnies qui répondent à ce que l'on attend d'elles*
- *Culture en matière de sécurité : compagnies qui sont partisanes d'un processus d'amélioration continue comme moyen de promouvoir la productivité et la rentabilité.*

« L'objectif de l'industrie maritime devrait être d'élaborer une mentalité de la sécurité parmi tous ceux qui sont impliqués dans le transport maritime des hydrocarbures. L'actuelle culture en matière d'inspection, beaucoup plus passive, s'appuie sur des inspections réglementaires pour détecter les « problèmes », remédie aux symptômes sans déterminer quelles sont les causes premières véritables et réagit avec méfiance et scepticisme à l'égard des décideurs en matière de règlement. Ces décideurs, à leur tour, dépendent énormément des dispositifs traditionnels de respect des règlements essentiellement techniques, grâce aux inspections. La culture en matière de sécurité exige la mise en place d'un processus permanent d'apprentissage qui comprend les enseignements tirés et la prise en considération des causes premières des problèmes. L'effet indirect de ces éléments est la protection de l'environnement (Evans 1999). »

4.2.4 Suppression progressive des navires-citernes monocoques

Le Comité de l'OMI chargé de la protection du milieu marin a adopté à l'unanimité les amendements au règlement Marpol 13G, accélérant la suppression progressive des navires-citernes monocoques. Les navires-citernes pré-Marpol qui n'étaient pas obligés d'avoir des ballasts séparés, devront être supprimés progressivement d'ici 2007. La plupart des pétroliers monocoques doivent maintenant être supprimés d'ici 2015 ou avant cette date. Les navires-citernes Marpol construits après 1982 sont obligés d'avoir des ballasts séparés.

Les amendements aux règlements qui entreront en vigueur le 1er septembre 2002, imposent une date limite définitive fixée à 2015 pour le retrait des navires-citernes MARPOL, monocoques. Toutefois, l'Administration de l'État du pavillon peut autoriser des navires monocoques très récents, immatriculés dans son pays et conformes à certaines spécifications techniques, à continuer à être exploités jusqu'au 25e anniversaire du jour de leur livraison ou jusqu'à ce jour anniversaire en 2017. Ceci est valable pour certains pétroliers de plus de 5 000 tonnes de port en lourd (DWT) mais de moins de 20 000 tonnes de port en lourd (DWT) (les transporteurs de pétrole brut) et de moins de 30 000 tonnes de port en lourd (DWT) (les transporteurs de produits pétroliers raffinés).

Ceci constitue l'une des mesures de l'après *Erika* prises par l'OMI.

4.3 Ports de relâche pour navires en avaries – menace de pollution

La question des ports de relâche pour navires en danger a suscité un très vif intérêt. Elle a récemment été mise en lumière en Europe lors des sinistres de l'*Erika* et du *Castor*. Au Canada, Transports Canada a refusé de laisser entrer dans les eaux canadiennes le pétrolier en avaries *Eastern Power*.

Dans la matinée du 6 décembre 2000, une fissure s'est produite sous la ligne de flottaison, dans une tôle de la citerne à cargaison d'hydrocarbures tribord no. 1, du navire-citerne panaméen *Eastern Power* (126 993 tonneaux de jauge brute). Un écoulement d'hydrocarbures était suspecté. Lorsque l'évènement s'est produit, le navire avait rencontré au gros temps, alors qu'il faisait route d'Égypte vers la North Atlantic Refining Ltd., la raffinerie de Come by Chance (Terre-Neuve).

Le Capitaine a signalé au Bureau des comptes-rendus des navires de l'est du Canada (ECAREG) que son navire se trouvait à environ 150 milles à l'est de la zone économique exclusive de 200 milles. Le navire transportait environ 1,9 millions de barils de pétrole brut de Bassora. Il avait transféré 13 500 barils de pétrole brut de la citerne no. 1 à une citerne centrale à cargaison et il indiquait qu'aucun autre signe d'écoulement n'était visible, une fois l'équilibre hydrostatique réalisé. Le Capitaine a confirmé son intention de poursuivre sa route vers Come by Chance.

Le lendemain, selon des renseignements fournis par ECAREG, la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) avait refusé à l'*Eastern Power*, l'entrée dans les eaux canadiennes, jusqu'à ce que le navire puisse prouver qu'il ne risquait plus de déverser d'hydrocarbures dans le milieu marin. Alors que la SMTC était en

train d'examiner la situation de l'*Eastern Power*, le navire attendait toujours au-delà de la limite des 200 milles. Pendant ce temps, un système dépressionnaire se déplaçait vers le secteur et se creusait considérablement, au point que l'état de la mer et les conditions atmosphériques atteignaient la tempête. À aucun moment le Capitaine n'a signalé être en détresse.

L'évènement a été largement couvert par les médias et a suscité beaucoup d'intérêt parmi les citoyens, particulièrement à Terre-Neuve.

Le 11 décembre, la SMTC, autorisait le navire à entrer dans les eaux canadiennes et à faire route vers la Raffinerie de l'Atlantique nord. Les propriétaires du navire avaient fourni des rapports sur les avaries. La SMTC était d'accord pour que le navire puisse poursuivre sa route et décharger sa cargaison en toute sécurité. Dans ce but, les hydrocarbures restant dans la citerne tribord No. 1, avaient été transférés dans d'autres citernes centrales. Le propriétaire du navire avait également accepté un certain nombre de conditions imposées par la SMTC et la GCC.

Cependant l'*Eastern Power* n'est pas entré dans les eaux canadiennes. Le 12 décembre, les propriétaires du navire, déroutèrent le navire vers un port des Caraïbes, St. Eustache (Saint Eustatius) aux Antilles néerlandaises.

On dit qu'il existe une « tradition » de ports offrant un abri aux navires en avaries. Aujourd'hui un navire-citerne avec des avaries, chargé d'hydrocarbures, est souvent considéré comme étant un hôte indésirable, par l'État côtier, en raison de dommages éventuels causés par la pollution par les hydrocarbures. Pourtant dans certains cas, avoir la possibilité d'entrer dans un port de relâche ou dans des eaux plus abritées, pourrait réduire la menace de pollution.

Les autorités canadiennes disposent des pouvoirs réglementaires, pour ordonner à un navire de faire route à l'intérieur des eaux canadiennes ou pour l'immobiliser dans ces eaux, s'il s'avère nécessaire de le faire pour des raisons de sécurité ou de prévention de la pollution.

Maintenant il existe un facteur supplémentaire qui devrait être pris en considération. Du fait de la Politique maritime nationale du Canada annoncée en 1995, plusieurs des plus grands ports constituent maintenant ce que l'on appelle les Administrations portuaires canadiennes (CPAs). Chaque CPA, comme il est précisé dans la *Loi maritime du Canada* de 1998, peut exercer un certain nombre de pouvoirs, y compris celui de délivrer aux navires un permis d'entrée au port ou de sortie du port. Étant donné que les CPAs ont été constituées sur une base d'indépendance commerciale, elles sont en droit de s'interroger sur l'aptitude, pour un navire désirant faire relâche dans leur port, à payer les droits de port normaux ou tous frais additionnels découlant de dommages aux installations alentours ou aux propriétés, ou de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Les fonctionnaires de la SMTC font savoir qu'ils ont l'intention de tenir une session de compte-rendu critique ou « d'enseignements tirés » concernant l'incident de l'*Eastern Power*, à laquelle l'Administrateur sera invité.

De son côté, la GCC a avisé l'Administrateur, *inter alia* (entre autres) que « des procédures établies en vue d'être prêt à intervenir en cas d'éventuels déversements, avaient été suivies par la Garde côtière et autres organismes, pour faire face à la situation. La Garde côtière a surveillé attentivement l'évolution de la situation, de conserve avec Transports Canada et Environnement Canada. Une lettre d'engagement fut signée par le représentant du propriétaire et des dispositions furent prises par la Société d'intervention de l'est du Canada (ECRC). La Garde côtière, en coopération avec Environnement Canada et l'ECRC, avait élaboré des plans d'urgence en vue de faire face à une gamme de possibilités et un certain nombre de mesures préliminaires concrètes avaient été prises avant que le navire n'ait décidé de ne pas entrer dans les eaux canadiennes. »

Internationalement, il semble qu'il y ait un large consensus sur la nécessité d'aborder la question des ports de relâche et de décider comment et dans quelles conditions les États côtiers devraient accorder un abri.

Il a été demandé à l'OMI de prendre des dispositions immédiates au sujet des ports de relâche. Ces pressions se sont exercées à la suite des récents sinistres survenus en Europe.

Par exemple, lors du sinistre du *Castor*, un certain nombre d'États côtiers en mer Méditerranée ont refusé d'accorder un abri au navire en avaries. L'État du pavillon du navire, Chypre, offrit bien un abri mais le navire se trouvait à environ 1 000 milles de distance.

Le 31 décembre 2000, une fissure de 26 mètres de long s'est produite en travers du pont principal du transporteur grec de produits pétroliers raffinés, alors qu'il se trouvait dans la région du détroit de Gibraltar. Le navire transportait environ 29 500 tonnes d'essence. Par la suite, les autorités espagnoles de recherche et sauvetage ont réussi à sauver tout l'équipage du navire.

Les remorqueurs de la compagnie de sauvetage, Tsavliris, ont remorqué le *Castor* pendant 39 jours, à travers la partie ouest de la Méditerranée. Ils ont recontré des vents très violents de force 12, avec des hauteurs de houle de plus de huit mètres, sans pour autant, d'après des rapports, avoir éprouvé d'autres avaries de nature structurale à bord du *Castor*. Le convoi fut incapable d'obtenir la permission d'entrer dans un port de relâche ou de trouver un abri derrière un promontoire. Cependant, finalement, les conditions météorologiques se sont améliorées et ont permis de transborder en sécurité, en pleine mer la cargaison à bord de navires-citernes navettes.

Lors du sinistre de l'*Erika*, l'enquête interne menée par la société de classification italienne RINA, qui était responsable de la délivrance du certificat de navigabilité du navire, a invité l'UE et les organismes de transports maritimes à faire campagne pour que soit instauré un régime de l'État côtier qui identifierait les ports de relâche. RINA a contesté l'enquête menée par la France au sujet des facteurs qui ont contribué à la perte du navire. Par exemple, RINA s'interroge sur la décision de diriger l'*Erika* vers un port de relâche, le port de Donges situé sur la Loire, plutôt qu'à Brest que le navire aurait pu atteindre beaucoup plus vite, ce qui aurait réduit les contraintes de la coque, dues aux impacts de la houle et des paquets de mer. Soulignons qu'une enquête a été menée par la Commission permanente d'enquête sur les accidents en mer de la France. Dans son rapport, publié en décembre 2000, la Commission a fait valoir que la vitesse et les routes du navire ne comptent pas parmi les facteurs déterminants de l'incident.

Le sinistre de l'*Erika* a provoqué en Bretagne de graves dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Le Secrétaire général de l'OMI a reconnu la nécessité d'un débat au sein de l'OMI au sujet de port sûrs conçus à cet effet. Le débat serait mené avec le concours du Comité juridique, du Comité de protection maritime et le Comité de sécurité maritime. Il n'existe aucune convention particulière ayant trait aux ports de relâche. Ces Comités pourraient examiner les conditions dans lesquelles les États côtiers devraient offrir un port sûr dans des zones abritées pour des navires se trouvant en danger grave et immédiat. Une telle action pourrait permettre de réduire le risque global de pollution par les hydrocarbures, des États côtiers.

4.4 Liquidation du FIPOL de 1971

Au cours de ces récentes années, l'avenir du FIPOL de 1971 a soulevé de sérieuses inquiétudes. Comme il a été mentionné dans le Rapport annuel de l'année dernière, il avait été demandé à l'OMI de convoquer une Conférence diplomatique des parties restantes à la Convention du FIPOL de 1971, aux fins d'adopter un Protocole modifiant l'Article 43.1 de la Convention du FIPOL de 1971. Cette action était considérée comme essentielle car dans un proche avenir, la plupart des États contractants auront adhéré à la Convention du FIPOL de 1992. De ce fait, le FIPOL de 1971 ne sera plus en mesure de fonctionner convenablement. Des craintes existent au sujet d'une situation éventuelle dans laquelle un évènement survient et pour lequel le FIPOL de 1971 a l'obligation de payer des indemnités mais en même temps, il pourrait ne pas y avoir suffisament d'argent pour régler les demandes d'indemnisation.

Du 25 au 27 septembre 2000, s'est tenue une Conférence diplomatique qui a adopté le Protocole indispensable, utilisant une procédure d'acceptation tacite dans la Convention. En vertu du texte ainsi modifié, la Convention du FIPOL de 1971 cessera d'être en vigueur à la date à laquelle le nombre d'États contractants devient inférieur à vingt-cinq **ou** 12 mois après la date à laquelle l'Assemblée (ou tout autre organe agissant en son nom) constate que la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, reçue dans les États contractants restants, devient inférieure à 100 millions de tonnes, si cela intervient avant.

[Nota : À la 5e session du Conseil d'administration, agissant au nom de la 8e session extraordinaire de l'Assemblée du FIPOL de 1971, tenue les 25, 26 et 28 juin 2001, l'Assemblée a pris acte que le 24 mai 2002, le nombre d'États contractants deviendra inférieur à 25 et que la Convention cessera d'être en vigueur ce jour là. La Convention ne s'appliquera pas aux sinistres qui auront lieu après cette date.]

En raison d'inquiétudes qui s'étaient manifestées au sujet d'une insuffisance éventuelle de financement acceptable, le Conseil d'administration du FIPOL de 1971, a autorisé l'Administrateur, en octobre 2000, à souscrire une assurance couvrant les responsabilités du FIPOL de 1971 au titre d'indemnités et de prise en charge financière jusqu'à concurrence de 60 millions de DTS (120 millions $) par évènement, déduction faite des montants effectivement versés par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention

de 1969 sur la reponsabilité civile. Elle couvrirait également les honoraires des juristes et autres experts en rapport avec tous les évènements survenus pendant une période allant jusqu'au 31 décembre 2001. Le Fonds de 1971 lui-même devrait prendre à sa charge une franchise d'environ 500 000$ par sinistre et le Fonds de 1971 aurait la possibilité de prolonger l'assurance jusqu'au 31 octobre 2002.

L'assurance a été souscrite à compter du 25 octobre 2000.

En ce qui concerne l'administration du Fonds de 1971, il a été décidé qu'il ne serait pas nécessaire de demander des conseils à des experts en liquidation. Une fois établie une date limite officielle de responsabilité du Fonds de 1971, les organes de gestion du Fonds pourront assurer un traitement efficace des demandes d'indemnisation en suspens, comme en temps normal. Au Bureau, une fois résolu le problème de ces demandes d'indemnisation, tout excédent pourra être réparti de manière équitable entre les contributaires.

Pour le Canada, la période critique concernant sa responsabilité actuelle envers le FIPOL de 1971 est maintenant du passé. Le 29 mai 1999, le Canada a cessé d'être un membre du FIPOL de 1971 et est devenu un État contractant au FIPOL de 1992. Néanmoins le Canada continuera à avoir des obligations envers le FIPOL de 1971 mais seulement en ce qui concerne les contributions à verser pour des déversements d'hydrocarbures ayant eu lieu avant le 29 mai 1999.

Les inquiétudes exprimées concernant la viabilité financière du FIPOL de 1971, se sont dissipées, après la décision de souscrire une assurance.

4.5 Mesures européennes envisagées après le sinistre de l'Erika – Changements à apporter au régime du FIPOL - Incidences sur la Caisse d'indemnisation

En janvier 2001, l'Administrateur a été avisé que la Commission européenne (CE) avait proposé l'instauration d'un Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes (COPE).

La proposition de l'UE d'un Fonds COPE, est reproduite à l'Appendice G.

Comme il a été indiqué dans le Rapport annuel de l'année dernière, des propositions urgentes ont été faites par l'Europe, pour que soient apportés des changements aux régimes internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à pollution par les hydrocarbures et de la sécurité des navires. Comme conséquence directe, le troisième Groupe de travail intersessions du FIPOL de 1992 débat maintenant des changements possibles à apporter au régime du FIPOL de 1992. Voir l'Appendice C.

Étant donné que la Caisse d'indemnisation est passible éventuellement d'avoir à payer des contributions canadiennes considérables, au FIPOL, des questions d'intérêt immédiat pour l'Administrateur comprennent : (1) la limite de responsabilité du propriétaire de navire précisée dans la CRC de 1992 ; (2) l'action récursoire valable pouvant être mise à la disposition du FIPOL de 1992, et, (3) une troisième couverture d'indemnisation « facultative », en sus de la CRC de 1992 et du FIPOL de 1992.

4.51 Limite de responsabilité du propriétaire de navire

Là demeurent des questions relatives à la limitation de responsabilité du propriétaire de navire. Normalement, le propriétaire est en droit de limiter sa responsabilité pour un montant lié à la jauge de son navire. Les assurances (Clubs P&I) sont à l'origine des sommes d'argent servant à indemniser.

Aux termes des dispositions de la CRC de 1969, le propriétaire du navire est déchu de son droit de limiter sa responsabilité si l'évènement qui s'est produit, résulte de sa faute personnelle. La jurisprudence offre de raisonnables perspectives en privant de son droit, le propriétaire du navire, de limiter sa responsabilité dans le cadre de cette disposition.

Aux termes des dispositions de la CRC de 1992, le propriétaire du navire est déchu de son droit de limiter sa responsabilité, seulement s'il est prouvé que le dommage par pollution découle d'un acte ou d'une omission personnel de sa part, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Cette nouvelle disposition rend donc presqu'impossible de priver de son droit, le propriétaire du navire, de limiter sa responsabilité.

L'avant-propos d'un document français présenté en mars 2001 au FIPOL de 1992, expose : « *Il est à remarquer quant à la situation actuelle que les progrès réalisés, représentés en 1969 par la reconnaissance du principe de la stricte responsabilité du propriétaire du navire combinée à une obligation de conserver une assurance qui pourrait être mise directement à la disposition des victimes, ont été complètement occultés, dans les Protocoles de 1992, par la modification des conditions dans lesquelles cette responsabilité s'applique.* »

Le document soutient, *inter alia* (entre autres) que les règles des Clubs P&I font qu'il ne vaut plus la peine pour le demandeur d'avoir à prouver la faute du propriétaire du navire. Il affirme qu'aux termes des dispositions de 1992, contrairement à celles de 1969 – le demandeur ne disposerait d'aucune garantie d'indemnisation, si les dommages excédaient le montant de la limite de responsabilité du propriétaire du navire. Le document français affirme qu'il en est ainsi, parce que l'assureur, par ses règles, ne couvre pas le dommage causé par le propriétaire du navire, découlant d'un acte ou d'une omission personnel de sa part, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

En d'autres mots, là où la disposition de 1969 est appliquée, lorsque le propriétaire du navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité pour faute personnelle, qui n'est ni intentionnelle, ni inexcusable, l'assureur est obligé de lui fournir un contrat d'assurance et les victimes peuvent bénéficier de la police d'assurance d'un milliard de $ EU.

D'autre part, le document français précise que là où la disposition de 1992 est appliquée, le seul contrat d'assurance indiscutable disponible est celui instauré par la CRC de 1992, c'est-à-dire 59,7 millions de DTS (environ 120 millions $) au maximum. La clause de la Convention qui lui permet de priver le propriétaire du navire de tout droit de limiter sa responsabilité est la même que celle qui permet au Club P&I, conformément à ses règles, d'annuler sa police d'assurance. En conclusion : il ne vaut plus la peine pour le demandeur de prouver la faute du propriétaire du navire car les demandeurs n'auraient plus la garantie d'être indemnisés.

Si cela est exact, il existe une grande différence entre les obligations théoriques (1 milliard $ EU) et les obligations réelles des Clubs P&I (le montant du fonds de limitation).

Le document français souligne que cette différence n'est pas acceptée par des tiers qui désirent présenter une demande d'indemnisation, aux conditions des dispositions du contrat d'assurance spécial du Club P&I, pour des dommages dus à la pollution. Dans ce but, une augmentation du montant des obligations de l'assureur (le fonds de limitation) offrirait deux avantages. D'abord cela réduirait l'écart mentionné ci-dessus et ensuite cela influerait indubitablement sur la qualité des navires ayant obtenus un contrat d'assurance P&I.

En outre, le document français note que le principe de l'échelonnement du montant du fonds de limitation de responsabilité du propriétaire du navire, avec un plafond fixé à 44 pour cent du montant maximum disponible aux conditions des Conventions, réalise un équilibre acceptable lorsque de gros navires sont mis en cause. Mais il est fondé sur une hypothèse qui peut s'avérer erronée. Les sinistres du *Tanio*, du *Nakhodka* et de l'*Erika* ont démontré qu'un calcul reposant uniquement sur la jauge ne reflète pas le risque que le navire peut constituer. Voir l'Illustration 1, Appendice D.

De l'avis de l'Administrateur, les limites de responsabilité figurant dans la CRC de 1992 doivent être modifiées s'il doit y avoir un équilibre équitable entre les obligations des propriétaires de navires et celles des réceptionnaires d'hydrocarbures. Ceci peut aussi contribuer à avoir des navires transportant des hydrocarbures, beaucoup plus sûrs.

Manifestement ces questions devraient être traitées au sein des Clubs P&I, de l'industrie pétrolière (OCIMF) (Oil Companies International Marine Forum) et du FIPOL de 1992 (auquel l'Administrateur doit adresser d'importants versements prélevés sur la Caisse d'indemnisation).

Voir l'Appendice A pour les données élémentaires.

4.5.2 Action récursoire

Aux termes des dispositions de la CRC, les demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution ne peuvent être déposées que contre le propriétaire officiel du navire en cause. Ceci n'empêche pas les victimes de demander réparation en dehors du cadre de la CRC, auprès des personnes autres que le propriétaire du navire. Toutefois, la CRC de 1969 interdit l'introduction de demandes d'indemnisation contre

les préposés ou mandataires du propriétaire du navire. La CRC de 1992 fait de même, mais interdit également l'introduction de demandes d'indemnisation contre le pilote, l'affréteur (y compris un affréteur coque nue), l'exploitant ou l'opérateur du navire, ou bien contre toute personne qui est intervenue dans des opérations d'assistance ou qui a pris des mesures de sauvegarde. Ces dispositions de « canalisation » figurent aux Articles III de la CRC de 1969 et de la CRC de 1992, respectivement.

Les Conventions de 1992 devront être modifiées, si le propriétaire du navire et son assureur doivent être tenus responsables – en réalité – au-dessus de la limite de responsabilité du propriétaire du navire et si d'autres possibilités sérieuses doivent être réalisées.

Comme il a été noté à la réunion du Groupe de travail intersessions, en mars 2001, si la disposition de 1992 permettant d'obtenir la déchéance du droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité devait être conservée, il ne resterait que très peu de marge pour engager une action récursoire.

De l'avis de l'Administrateur, il est essentiel que le FIPOL de 1992 soit en mesure d'engager une action récursoire contre les personnes qui ont causé le dommage par pollution.

Dans ce contexte il a été proposé que dans les dispositions de la CRC de 1992 sur la « canalisation », une différence devrait être faite entre le droit des victimes de demander réparation auprès des personnes précisées dans les dispositions et le droit du Fonds d'engager une action récursoire contre ces personnes.

En outre, il a été proposé qu'il puisse être possible de renforcer la position du Fonds en incluant une disposition donnant formellement au Fonds, le droit d'engager une action récursoire, probablement fondé sur la faute.

Sous réserve de changements sérieux aux Conventions de 1992, l'Administrateur partage le point de vue que le FIPOL devrait engager une action récursoire, chaque fois que ce sera opportun. Une politique énergique de la part du FIPOL de 1992, en matière d'action récursoire pourrait être utilisée contre des personnes exploitant des navires inférieurs aux normes. Les avantages pour la Caisse d'indemnisation, les autres contributaires, ainsi que pour les États côtiers, pourraient être considérables.

4.5.3 Une troisième couverture d'indemnisation « facultative » pour le régime du FIPOL de 1992

Quelques délégations européennes auprès du FIPOL de 1992, ont travaillé ferme sur un projet de Protocole relatif à une proposition de troisième couverture d'indemnisation « facultative » pour le FIPOL, de façon à éviter le besoin de mettre en place le Fonds COPE proposé par la Commission européenne (CE).

Cette troisième couverture d'indemnisation ne serait en vigueur que dans les États qui auraient choisi de devenir parties au Protocole créant la troisième couverture et seulement dans des cas où les demandes d'indemnisation établies seraient supérieures au montant global disponible aux conditions de la CRC de 1992 et du FIPOL de 1992.

Il est prévu que cette question soit débattue par le Groupe de travail en juin 2001 et qu'elle soit présentée à l'Assemblée du FIPOL de 1992, en octobre 2001. Si elle est approuvée par l'Assemblée, dans ce cas, il faudra que l'OMI convoque une Conférence diplomatique pour que soient effectués les changements nécessaires.

Maintenant, le projet de Protocole envisage une troisième couverture d'indemnisation facultative, entièrement financée par les réceptionnaires d'hydrocarbures (dans ces pays qui auront choisi de participer). Vraisemblablement les pays de l'UE adopteront la troisième couverture en devenant des États contractants au Protocole.

Il semble que la plupart des États contractants au régime de 1992 n'adhéreront pas à la troisième couverture d'indemnisation. Ils continueront avec les Conventions de la CRC de 1992 et du FIPOL de 1992, qui récemment ont accru leurs limites d'indemnisation d'environ 50 pour cent, prenant effet en 2003.

Tout porte à croire que des compagnies pétrolières – de très gros contributaires au FIPOL de 1992 – proposeront au Groupe de travail, en juin 2001, que la troisième couverture d'indemnisation facultative qui serait un complément à l'actuelle couverture du FIPOL de 1992, devrait s'appuyer sur deux couvertures :

Couverture 1 : Là où il existe des limites d'indemnisation beaucoup plus élevées payées par le propriétaire du navire
Couverture 2 : Un fonds supplémentaire payé par le monde du pétrole

Que soit reconnu que le monde des propriétaires de navire/des assurances doit avoir une participation dans les conséquences de la pollution.

Toutefois, plusieurs avancent qu'il n'existe aucune nécessité démontrable de disposer de niveaux d'indemnisation supérieurs aux limites du FIPOL déjà disponibles, avec, prenant effet en 2003, une augmentation de 50 pour cent. Néanmoins, le concept d'une troisième couverture d'indemnisation facultative du FIPOL, semble être appuyé par le monde européen des propriétaires de navire/des assurances.

La délégation canadienne auprès du FIPOL, continue à appuyer le développement d'une troisième couverture d'indemnisation facultative du FIPOL.

Que la proposition d'une troisième couverture d'indemnisation facultative voit le jour avec une ou deux couvertures ou différemment, cela reste à voir.

De l'avis de l'Administrateur, une troisième couverture d'indemnisation facultative pour le FIPOL pourrait être éventuellement à la fois, une solution de remplacement pratique – et une réponse efficace de la part de l'OMI – à un Fonds COPE européen.

Toutefois, que le Canada devienne oui ou non un État contractant à toute troisième couverture d'indemnisation, serait une décision qui appartiendrait au Cabinet. Si cela venait à être proposé, cela ferait sans aucun doute l'objet de vastes concertations préalables.

De l'avis de l'Administrateur, dans un tel contexte, certaines études peuvent comprendre le bien fondé du niveau actuel de couverture d'indemnisation par sinistre, déjà fourni pour un déversement d'un navire-citerne au Canada. La couverture FIPOL du Canada est passée de 120 millions $ en 1989 à 270 millions $ en 1999. En 2003 la couverture FIPOL sera d'environ 405 millions $ par sinistre.

Les demandes d'indemnisation canadiennes seraient-elles différentes des demandes internationales? Il est difficile d'y répondre avec précision mais le Canada a un bon nombre d'expériences.

Par exemple, en 1979 le pétrolier britannique à moteur *Kurdistan* s'est cassé en deux dans le détroit de Cabot, déversant 7 914 tonnes de mazout de soute "C". Les pêcheurs ont subi de gros préjudices. Les côtes de Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve ont été polluées. La GCC est intervenue. La partie arrière et ses hydrocarbures (15 140 tonnes) ont été sauvés. La partie avant et ses hydrocarbures (7 411 tonnes) avaient été remorqués jusqu' á l'accore du plateau continental où elle avait été coulée à coups de canon par la Marine royale. Le total de la demande d'indemnisation (la Couronne et les pêcheurs) s'était élevé à 768 893$, ce qui en dollars de l'année 2000 représente à-peu-près 18 millions $. La demande d'indemnisation a été réglée à l'amiable et 8 500 000 $ ont été versés, ce qui en dollars de l'année 2000 représente environ 23 millions $.

Lors du sinistre de l'*Erika* (France 1999) 14 000 tonnes d'hydrocarbures lourds se sont déversées. Dans la partie avant il restait 10 000 tonnes et dans la partie arrière 6 000 tonnes. La demande globale d'indemnisation est supérieure à 270 millions $.

Il faut également prendre en considération la somme d'argent que l'Administrateur a ordonné de prélever sur la Caisse d'indemnisation pour payer les contributions du Canada au FIPOL de 1992, relatives à la couverture d'indemnisation s'élevant actuellement à 270-405 millions $ par sinistre.

Les niveaux de ces versements prélevés sur la Caisse d'indemnisation sont calculés, d'après l'importance des paiements effectués par le FIPOL pour des sinistres internationaux et également d'après la quantité d'hydrocarbures reçus au Canada par rapport à la quantité globale d'hydrocarbures reçus dans les États contractants.

Les hydrocarbures reçus au Canada en 2000 ont augmenté d'environ dix-sept pour cent par rapport à 1999. Les hydrocarbures canadiens reçus devraient augmenter du fait de l'exploitation nationale d'hydrocarbures au large.

Les niveaux probables des contributions additionnelles demandées dans une troisième couverture d'indemnisation facultative du FIPOL, représenteraient une considération intéressante, étant donné que la Caisse d'indemnisation est tenue de payer au FIPOL, toutes les contributions canadiennes. Contrairement au FIPOL de 1992, une troisième couverture d'indemnisation facultative aurait probablement peu

d'adhérants et des contributions très élevées. Il a été remarqué que certains contributaires dans certains États contractants pourraient trouver les frais à charge trop lourds à supporter.

L'aptitude constante de la Caisse d'indemnisation à répondre à son mandat national est de la plus haute importance. Jusqu'à maintenant, les contributions canadiennes au FIPOL ont été payées grâce aux intérêts perçus par la Caisse d'indemnisation. Depuis 1976, aucun recouvrement de contribution, tel que prévu dans la *LMMC*, n'a été imposé à l'industrie, pour alimenter la Caisse d'indemnisation (ex MPCF).

La Caisse d'indemnisation est tenue de payer les demandes d'indemnisation, comme ordonné par l'Administrateur, pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par des déversements d'hydrocarbures provenant d'un navire ou pour des dommages anticipés, quelque soit le lieu au Canada, ou dans les eaux canadiennes, y compris la zone économique exclusive du Canada.

À ce titre la Caisse d'indemnisation peut être utilisée pour payer les demandes d'indemnisation nées de déversements d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires. Contrairement au FIPOL de 1992, la Caisse d'indemnisation n'est pas limitée aux navires-citernes de haute-mer et aux hydrocarbures persistants.

La Caisse d'indemnisation peut aussi être disponible comme source d'indemnisation complémentaire (une troisième couverture d'indemnisation) au cas où les fonds disponibles, au titre de la CRC de 1992 et de la Convention du FIPOL de 1992, concernant des déversements d'hydrocarbures au Canada provenant de pétroliers, seraient insuffisants pour répondre à toutes les demandes d'indemnisation établies. Voir l'Illustration 1, Appendice D.

Enfin les catégories de demandes d'indemnisation pour lesquelles la Caisse d'indemnisation peut être tenue d'avoir à payer, comprennent :

- des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- des demandes d'indemnisation pour des frais encourus pour effectuer le nettoyage des déversements d'hydrocarbures, y compris les frais pour des mesures de sauvegarde et;
- des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et pour des frais de nettoyage, lorsque l'identité du navire qui a causé le déversement n'a pu être établie (rejets non identifiés d'hydrocarbures).

Une vaste catégorie déterminée de personnes impliquées dans l'industrie canadienne de la pêche peut présenter une demande d'indemnisation pour un manque à gagner résultant de déversements d'hydrocarbures provenant d'un navire.

De l'avis de l'Administrateur, il faut s'attendre raisonnablement, à ce que l'énorme pression exercée par la CE, sur le système international, se poursuive. En conséquence, en tant que chef de la délégation canadienne, il continuera à suivre de près les progrès réalisés dans le régime du FIPOL et/ou à tout ce qui s'y rapporte.

Finalement, une déclaration faite par une autre délégation, lors de l'Assemblée du FIPOL de 1992, en janvier 2001, au sujet de la proposition de Fonds COPE de la CE (voir l'Appendice G), est digne d'être relatée :

> *« La question à débattre est celle du Fonds COPE, et non pas celle du régime du FIPOL lui-même. Cette délégation croit comprendre que le Fonds COPE est un programme régional et, de part sa nature même, il est tout à fait distinct du FIPOL. Dans ce sens, cette délégation estime qu'il convient que l'Assemblée prenne note des renseignements fournis à ce stade.*
>
> *Lors du débat sur le sinistre de l'*Erika *au Comité exécutif, il a été pris note des critiques adressées au Fonds de 1992. Il est connu que la politique du FIPOL consistant à exiger des demandeurs qu'ils fassent la preuve de leurs pertes en s'appuyant sur des documents ou d'autres pièces a fait l'objet de critiques et il a été soutenu que les critères appliqués par le FIPOL sont trop stricts. C'est là un sujet de préoccupation pour cette délégation. Si le Fonds COPE est mis en place, la question sera de savoir si les demandes étayées par des documents ou d'autres éléments de preuves insuffisants pourront être approuvées par le FIPOL avec l'appui du Fonds COPE, avec un plafond d'indemnisation supérieur et si le Secrétariat du FIPOL n'aurait qu'à effectuer une évaluation approximative de chaque demande d'indemnisation. À ce que comprend cette délégation, les réponses théoriques à ces questions sont non, étant donné que le FIPOL et le Fonds COPE sont des programmes différents et séparés et que le FIPOL est régi par une Convention internationale. Mais, dans la réalité, est-il sûr qu'il ne faille pas se préoccuper d'une indemnisation rapide ou d'une évaluation approximative? Si la réponse est oui, cette délégation donnerait un avis favorable. Mais il convient de souligner que quelque soit le contenu du régime du Fonds COPE, le FIPOL est soumis à la Convention et le Secrétariat devrait procéder à un examen complet de chaque demande d'indemnisation, fondé sur la Convention et les pratiques reconnues. Cette délégation, dans ce souci, continuera de suivre de près les activités du FIPOL. »*

4.6 Le niveau élevé des demandes d'indemnisation du FIPOL

Comme il a été mentionné dans le Rapport annuel de l'année dernière, l'Administrateur en tant que chef de la délégation canadienne, tenant compte des montants payés par la Caisse d'indemnisation au FIPOL de 1992, cette année, continue à surveiller activement les montants des demandes d'indemnisation déposées contre le FIPOL, leurs évaluations, et les niveaux de paiement, pour des sinistres internationaux et il s'interroge à ce sujet.

Dans certains cas les montants réclamés sont très élevés. Par conséquent, il est très important d'obtenir l'avis d'un expert indépendant, sur le caractère technique raisonnable des mesures de nettoyage et d'intervention. Il est également essentiel pour le FIPOL d'observer des critères très stricts lors de l'évaluation et de l'acceptation des montants à payer pour une demande d'indemnisation.

Quelques pays ont fait des objections au sujet des procédures d'évaluation pratiquées par le FIPOL et au sujet des conseils donnés au FIPOL par l'ITOPF, regardant le caractère technique raisonnable des mesures de nettoyage et d'intervention.

Par exemple, lors du sinistre de l'*Erika*, de sévères critiques ont continué à être formulées à l'encontre du FIPOL par des ministres siégeant au Cabinet du gouvernement français, d'autres hommes politiques et différents organismes et particuliers. Ces critiques étaient essentiellement les suivantes :

- Le montant total actuel d'indemnisation (270 millions $ environ) est bas à un point inadmissible et le Fonds devrait prendre des mesures pour dégager d'autres credits.
- Il est inadmissible que les demandes d'indemnisation des premiers demandeurs soient payées au prorata et que le problème de l'égalité du traitement entre les premiers et les derniers demandeurs soit une question que le FIPOL de 1992 doit résoudre lui-même.
- Le FIPOL de 1992 a été décrit comme étant une mutuelle d'assurance de l'industrie pétrolière et comme un organe défendant celle-ci.
- Il a été prétendu que le règlement des demandes d'indemnisation prenait bien trop detemps comme en témoignerait la faiblesse des montants versés.
- La politique du Fonds consistant à exiger des demandeurs qu'ils justifient leurs pertes en présentant des documents ou autres preuves à l'appui de leur demande a également été critiquée et il a été soutenu que les critères appliqués par le FIPOL de 1992 sont trop stricts.

En réponse aux critiques, il a été expliqué aux médias, par exemple, que les termes des dispositions des Conventions de 1992 et les critères régissant la recevabilité des demandes d'indemnisation avaient été convenus et approuvés par les États contractants et leurs représentants.

En outre, les critères qui suivent s'appliquent à toutes les demandes d'indemnisation :

- *Toute dépense/toute perte doit avoir été effectivement encourue.*
- *Toute dépense doit se rapporter à des mesures jugées raisonnables et justifiables.*
- *Les dépenses/les pertes ou les dommages encourus par un demandeur ne sont recevables que si et dans la mesure où ils peuvent être considérés comme ayant été causés par la contamination.*
- *Il doit y avoir un lien de causalité entre, d'une part, les dépenses/les pertes ou les dommages visés par la demande d'indemnisation et, d'autre part, la contamination résultant du déversement.*
- *Un demandeur n'a droit à réparation que s'il a subi un préjudice économique quantifiable.*
- *Un demandeur doit prouver le montant de sa perte ou de son dommage en produisant des documents ou d'autres éléments de preuve.*

Enfin, c'est le degré de complexité de la demande d'indemnisation et la qualité du dossier qui déterminent la rapidité avec laquelle la demande est évaluée et approuvée et non son montant.

De l'avis de l'Administrateur, il n'y a aucun doute que ce sont ces critères qui doivent être appliqués.

Le FIPOL a employé l'ITOPF pour obtenir des conseils sur place regardant le caractère technique raisonnable des mesures de nettoyage et d'intervention. L'ITOPF effectue également certaines évaluations de demandes d'indemnisation d'après déversements d'hydrocarbures, pour le compte du FIPOL.

De l'avis de l'Administrateur, le rôle et la façon non-partisane d'aborder les problèmes de l'ITOPF sont importants, étant donné le niveau élevé de certaines demandes d'indemnisation déposées contre le FIPOL. D'après l'ITOPF, le principe adopté par des organismes gouvernementaux dans certains pays, est qu'ils

devraient recevoir cent pour cent d'indemnisation sans tenir compte de justification technique indépendante pour leurs actions.

Tous les experts employés par le FIPOL doivent être véritablement indépendants et s'engager à respecter des normes professionnelles élevées et à observer les lignes directrices du FIPOL. Sinon, cela pourrait entraîner des demandes d'indemnisation considérables auprès des contributaires, y compris la Caisse d'indemnisation du Canada, si, en fait, il y a élargissement des lignes directrices d'admissibilité des propres demandes d'indemnisation du FIPOL, pour inclure des actions de nettoyage prises principalement pour des raisons de relations publiques, par exemple, de ce fait, en acceptant des critères non-techniques et par conséquent des frais beacoup plus élevés.

4.7 Évaluation et restauration des dommages aux ressources naturelles

Le troisième Groupe de travail intersessions du FIPOL de 1992 est en train d'examiner des questions de dommages à l'environnement, en application des dispositions des Conventions et des Protocoles de 1992.

Les indemnités pour des dommages à l'environnement sont traitées différement sous le régime de la *LMMC*, de la CRC de 1992, de la Convention du FIPOL de 1992, ou de la LPH des États-Unis (*US OPA*).

La CRC de 1992 et la Convention du FIPOL de 1992, dans leurs définitions de « dommage par pollution » prévoient « *...que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autre qu'un manque à gagner résultant de cette altération, seront limitées aux coûts des mesures raisonnables prises effectivement ou à prendre pour remettre en état l'environnement.* »

La *LMMC* prévoit, « *lorsque des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire, ont des conséquences néfastes pour l'environnement, le propriétaire du navire est responsable des frais occasionnés par les mesures raisonnables de remise en état qui sont prises ou qui le seront.* »

Aux États-Unis, la de 1990 *Loi sur la pollution par les hydrocarbures* (*OPA* 90) prévoit le paiement des demandes d'indemnisation pour des dommages aux ressources naturelles, par prélèvement sur le « Oil Spill Liability Trust Fund » (Fonds de responsabilité en fidéicommis, pour des déversements d'hydrocarbures). Seuls les fidéicommissaires designés peuvent soumettre les demandes d'indemnisation pour des dommages aux ressources naturelles. Aux termes des règlements des États-Unis, les fidéicommissaires peuvent prendre en considération un plan pour restaurer et remettre en état la ressource naturelle endommagée ou pour acquérir son équivalent.

Le coût raisonnable justifié techniquement, pour des mesures de remise en état/de restauration, pour lesquelles des indemnités sont disponibles au termes de la CRC de 1992 et de la Convention du FIPOL de 1992, peut aux conditions des règlements US NDRA (Évaluation des dommages aux ressources naturelles des États-Unis), égaler le coût de la restauration primaire. Toutefois, la mesure supplémentaire de l'Évaluation des dommages aux ressources naturelles/*Loi sur la pollution par les hydrocarbures des États-Unis* (*OPA* NRDA) considère :

- La diminution en valeur de ces ressources naturelles, en attendant la restauration ; plus,
- Les coûts raisonnables d'évaluation de ces dommages.

La CRC de 1992 et la Convention du FIPOL de 1992 ne couvrent pas, du fait de leur définition de dommage par pollution, cette dernière sorte d'indemnisation prévue par les règlements de l'Évaluation des dommages aux ressources naturelles (NRDA) ou d'autres évaluations basées théoriquement sur le dommage à l'environnement.

Les règlements US NRDA prévoient une procédure pour évaluer des préjudices aux ressources naturelles et pour concevoir un plan de restauration convenable. Les frais pour évaluer des préjudices, pour mettre en place et faire appliquer le plan de restauration représentent le montant des dommages. Cette procédure est conçue en vue d'aboutir à une restauration réalisable et rentable de ces ressources naturelles et des services endommagés par un évènement.

Le fidéicommissaire qui est un fonctionnaire nommé par le gouvernement fédéral, l'État ou une tribu indienne, effectue une évaluation du préjudice de façon à connaître la nature et l'étendue des préjudices aux ressources naturelles et aux services. Une fois que le fidéicommissaire a reconnu une série d'actions

possibles de restauration, ces choix sont évalués, en se basant sur un certain nombre de facteurs, comprenant :

- *Les frais pour effectuer la restauration du choix ;*
- *L'étendue jusqu'à laquelle chaque choix de restauration est présumé répondre aux ambitions et objectifs du fidéicommissaire, en remettant en état des ressources naturelles et des services endommagés, jusqu'à concurrence du montant des coûts de base et/ou de celui de l'indemmnité pour des préjudices provisoires ;*
- *Les chances de succès de chaque choix ;*
- *L'étendue jusqu'à laquelle chaque choix permettra de prévenir de futurs préjudices résultant de l'évènement et d'éviter des préjudices concomitants résultant de la réalisation de la restauration du choix ;*
- *L'étendue jusqu'à laquelle chaque choix avantage plus d'une ressource naturelle et/ou un service et,*
- *Les répercussions de chaque choix, sur la santé publique et la sécurité.*

Des fidéicommissaires doivent sélectionner le plus rentable de deux ou plusieurs choix, ayant la même préférence. Un plan de projet de restauration sera fourni pour examen et commentaire par le public, comprenant des membres compétents de la communauté scientifique, autant que possible. Après examen des commentaires publics concernant le plan de projet de restauration, les fidéicommissaires doivent élaborer un plan définitif de restauration. Le plan définitif de restauration constituera le fondement d'une demande d'indemnisation pour des dommages.

En février 2001, une lettre d'engagement (MOU) a été signée entre le Groupe international des Clubs P&I et l'Administration nationale des océans et de l'atmosphère des États-Unis [US National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA)]. Comme autorisé par l'*OPA 90* (*Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures*) et établi par les règlements sur l'Évaluation des dommages aux ressources naturelles, le but de la lettre d'engagement (MOU) est de promouvoir une restauration expéditive et rentable des ressources naturelles et des services endommagés à la suite de déversements d'hydrocarbures provenant de navires dans les eaux des EU.

Les parties à cette lettre d'engagement (MOU) se rencontreront tous les six mois de manière à faciliter un échange régulier de renseignements techniques, tels que des documents et des publications techniques de l'ITOPF et de NOAA. En cas d'un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire se trouvant dans les eaux des EU, des contacts seront pris rapidement entre les Clubs P&I compétents, l'ITOPF, NOAA et leurs co-fidéicommissaires. Le rôle de l'ITOPF est de fournir des renseignements et des analyses techniques.

4.8 Fonds consacré aux dommages à l'environnement – Environnement Canada

Environnement Canada fait savoir qu'en 1995, il a obtenu l'approbation du Conseil du Trésor pour créer un compte à usage spécial – le Fonds pour des dommages à l'environnement – en vue d'administrer des indemnisations pour des dommages à l'environnement résultant d'évènements de pollution. Le Fonds pour des dommages à l'environnement a été instauré pour servir de société spéciale de holding ou de compte en fidéicommis en vue d'administrer des fonds reçus à titre d'indemnisation pour des dommages à l'environnement. Ces Fonds peuvent être reçus sous forme de décisions judiciaires, de dommage-intérêts accordés par un juge, de règlement extrajudiciaire, de paiements volontaires et autres sommes d'argent procurées par différents fonds internationaux de responsabilité.

Il paraît que lorsqu'une infraction à l'environnement est poursuivie en justice ou qu'un règlement extrajudiciaire est négocié, la Couronne et les avocats de la défense peuvent recommander que la peine comprenne des dommages-intérêts versés en argent qui seront utilisés pour restaurer l'environnement endommagé.

Environnement Canada note qu'actuellement, toutefois, des décisions judiciaires à propos du rôle du Fonds dans des efforts de restauration sont minimales, par conséquent, il est nécessaire pour des plaignants de fournir des renseignements concernant le Fonds et l'implication éventuelle de tribunaux par des juges.

Des renseignements supplémentaires sont disponibles par l'entremise d'Environnement Canada à :

www.ec.gc.ca/ee-ue
Téléphone : 1-819-997-3742

4.9 De la LMMC à la LRM

La *Loi sur la responsabilité maritime* (Projet de loi S-2) a reçu la Sanction royale le 10 mai 2001 et entrera en vigueur le 8 août 2001. Ce texte législatif codifie certaines règles de droit maritime canadien régissant la responsabilité civile des propriétaires de navire pour des pertes de vie humaine, des dommages corporels et des dommages à des biens.

La partie 6 de la nouvelle Loi perpétue le régime actuel régissant la responsabilité et l'indemnisation en cas de pollution maritime par des hydrocarbures. Cette partie se trouvait auparavant à la partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

La partie 3 perpétue une Convention internationale en vigueur au Canada, régissant la limite de responsabilité visant des demandes d'indemnisation nées de pollution maritime.

4.10 Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada *(Projet de loi C-14)*

Le Projet de loi C-14 est passé en première lecture le 1er mars 2001. Ce texte législatif remanie et remplace la *Loi sur la marine marchande*, sauf les parties qui concernent la responsabilité. Les changements fondamentaux au texte législatif actuel comprennent *inter alia* (entre autres), des améliorations aux dispositions pour faire en sorte que soit respectée la sécurité des navires et que soit protégé l'environnement.

Le texte législatif facilite la compréhension des responsabilités maritimes entre le Ministère des transports et le Ministère des pêches et océans.

4.11 Risques de déversements d'hydrocarbures – navires-citernes par opposition aux navires qui ne sont pas des navires-citernes

Il est évident que des bâtiments qui ne sont pas des navires-citernes présentent des risques considérables de déversements d'hydrocarbures. Il y a beaucoup plus de bâtiments qui ne sont pas des navires-citernes qui effectuent de très fréquentes traversées. D'après les prévisions, la flotte des bâtiments qui ne sont pas des navires-citernes, devrait s'accroître.

En Amérique du nord, les déversements d'hydrocarbures provenant de navires-citernes ne représentent qu'un faible pourcentage du total. Pour 1999, aux États-Unis d'après l'USCG (Garde côtière des États-Unis) 94 pour cent des évènements de déversements d'hydrocarbures et 70 pour cent du volume des déversements proviennent de navires autres que des navires-citernes. Au Canada, entre 1993 et 2000, environ 88 pour cent des évènements rapportés par la Caisse d'indemnisation avaient un lien avec des bâtiments autres que des navires-citernes ou avec des rejets non-identifiés d'hydrocarbures.

Il a été estimé, qu'au plan mondial, selon des rapports, jusqu'à 14 millions de tonnes de soutes sont transportées en même temps sur des bâtiments autres que des navires-citernes, alors qu'en comparaison environ 30 millions de tonnes d'hydrocarbures sont transportées en tant que cargasion sur les mers du globe.

Certains vraquiers et navires porte-conteneurs sont connus pour avoir à bord plus de mazout de soutes que des navires-citernes côtiers peuvent transporter d'hydrocarbures en tant que cargaison.

4.12 Combustible de Soutes – Couverture d'Assurance Canadienne

En mars 2001, l'OMI a adopté une nouvelle Convention sur la responsabilité et l'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par le mazout de soutes. L'objectif de cette Convention est d'instaurer un régime de responsabilité et d'indemnisation pour des déversements d'hydrocarbures transportés comme combustible (c'est-à-dire les soutes des navires).

Aux termes des dispositions de la proposition de Convention, il sera obligatoire pour les propriétaires officiels, dont la jauge brute de leur navire est égale ou supérieure à 1 000 tonneaux d'avoir en tout temps une couverture d'assurance contre les déversements de soutes. Les demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution peuvent être adressées directement à l'assureur. Pour la ratification de cette

Convention, il faudrait qu'au moins dix-huit États membres la ratifient, y compris cinq États membres dont chacun a sous son pavillon des navires dont la jauge brute combinée n'est pas inférieure à un million de tonneaux. Il a été signalé qu'un doute demeurait quant à l'aptitude des États de l'Union européenne, à ratifier la Convention sur les soutes, en raison d'un règlement de la Communauté européenne (CE) 44/2001 visant le pouvoir juridictionnel et l'application des jugements. Le nombre élevé d'États membres obligés d'avoir à ratifier la Convention et le conflit possible avec les règlements de l'UE, pourrait signifier que la Convention sur les soutes n'entrera pas en vigueur dans un proche avenir.

Les conventions internationales actuelles couvrant les déversements d'hydrocarbures, ne couvrent pas les déversements de mazout de soutes provenant de navires autres que les pétroliers.

Toutefois, au Canada, la Caisse d'indemnisation, selon les ordres donnés par l'Administrateur, peut être utilisée pour payer des demandes d'indemnisation nées de déversements d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires, y compris d'hydrocarbures provenant des soutes des navires.

De plus, l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation a le pouvoir d'engager une action *in rem* à l'encontre d'un navire et peut obtenir une garantie pour une demande d'indemnisation née d'une pollution par les hydrocarbures, conformément aux dispositions du paragaraphe 677(11) de la *LMMC*. Une garantie est généralement fournie à l'aide d'une lettre d'engagement (MOU) envoyée par le Club P&I du navire, de manière à empêcher l'immobilisation du navire ou à obtenir la mainlevée de son immobilisation.

4.13 Le pollueur paye

L'Article 677 de la *LMMC* rend strictement responsable le propriétaire de navire pour des dommages dus à la pollution causée par son navire et pour les frais encourus pour effectuer le nettoyage et prendre des mesures de sauvegarde.

Avant tout, comme il est prévu dans la *LMMC*, un demandeur peut intenter une action contre un propriétaire de navire. L'Administrateur de la Caisse d'indemnisation est selon la loi, partie à toute procédure judiciaire engagée devant les tribunaux canadiens, par un demandeur contre le propriétaire du navire, son garant ou le FIPOL de 1992. Dans ce cas, la portée de la responsabilité de la Caisse d'indemnisation, en tant que dernier recours, est précisée à l'Article 709 de la *LMMC*.

La Caisse d'indemnisation peut aussi être un fonds de premier recours pour des demandeurs, conformément aux dispositions de l'Article 710 de la *LMMC*.

En réglant à l'amiable et en payant une telle demande d'indemnisation faite en conformité avec les dispositions de l'Article 710, l'Administrateur, dans les limites du montant versé au demandeur, est subrogé dans les droits de celui-ci, en outre l'alinéa 711(3)c) exige que « …l'Administrateur prenne toute mesure raisonnable pour recouvrer auprès du propriétaire du navire, du Fonds international ou de toute autre personne responsable, le montant qu'il a versé au demandeur… »

Lors de cette procedure, l'Administrateur doit régler deux fois à l'amiable la demande d'indemnisation, d'abord avec le demandeur, ensuite avec le propriétaire du navire/la personne responsable lors de l'action en recouvrement.

L'Administrateur note que, comme d'habitude, dans les cas de plusieurs évènements, le demandeur, en premier lieu la GCC, a, au cours du dernier exercice financier, choisi d'adresser directement sa demande d'indemnisation au propriétaire du navire responsable. La GCC a indiqué qu'elle avait réglé directement dix demandes d'indemnisation, d'un montant total supérieur à 1 million $. L'Administrateur est également au courant que d'autres demandes d'indemnisation de la GCC avaient été réglées au niveau local et que deux entités commerciales avaient aussi choisi de négocier et de régler directement avec les pollueurs. Dans plusieurs règlements directs, l'Administrateur est intervenu pour réaliser un compromis et une solution définitive.

Dans le but d'accélérer de manière satisfaisante la demande d'indemnisation et les règlements en matière de recouvrement, l'Administrateur encourage de telles actions directes de demandes d'indemnisation de la part des demandeurs.

5. Initiatives visant les relations personnelles avec l'ensemble des corporations

5.1 Généralités

L'Administrateur poursuit ses initiatives visant des relations personnelles avec l'ensemble des corporations, en vue d'améliorer sa compréhension des expectatives des différents intervenants dans le Plan d'intervention et d'indemnisation du Canada pour lutter contre la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires. Au Canada, ces intervenants comprennent les organismes d'intervention, la GCC, l'industrie maritime, le CCMC et d'autres organismes et ministères du gouvernement. Sur la scène internationale, des débats ont eu lieu au cours de réunions tenues aux EU et au RU.

5.2 Arctique et Séminaire technique consacré aux déversements d'hydrocarbures en mer

Le conseiller maritime de l'Administrateur a assisté à Vancouver, au 23e Séminaire technique consacré au programme sur les déversements d'hydrocarbures en Arctique et en mer (AMOP), qui était patronné par la direction de la Science des urgences, d'Environnement Canada. Les sessions mettaient en valeur des documents techniques sur des programmes de déversements d'hydrocarbures en région froide. Au cours de la conférence de trois jours des débats eurent lieu au sujet d'une vaste gamme de progrès techniques, d'approches opérationnelles, et de planification d'urgence. Du point de vue de l'Administrateur, la session traitant de stratégie d'intervention de la Garde côtière canadienne en Arctique et celles qui traitaient de la protection et du nettoyage de la côte, furent d'un grand intérêt. Le Séminaire technique AMOP couvrait un large éventail de matériel de nettoyage de la pollution par les hydrocarbures et des dernières technologies qui comprenaient détection (dispositif de localisation et de télédétection), endiguement et récuperation, agents chimiques de traitement des déversements d'hydrocarbures et leur destruction par le feu sur place (*in-situ*).

5.3 Conseil consultatif maritime canadien (national)

L'Administrateur a assisté aux réunions nationales du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) au Centre des conférences du gouvernement à Ottawa, du 2 au 4 mai et du 7 au 9 novembre 2000. Près de 400 intervenants de tout le Canada ont participé à ces réunions semestrielles.

5.4 Conseil consultatif maritime canadien (arctique)

En avril 2000, l'Administrateur a assisté au Conseil consultatif maritime du Nord canadien (CCMC-Nord) à Iqaluit dans l'Île de Baffin. Plus de cinquante participants ont assisté aux deux journées de réunions qui se sont tenues pour la première fois dans le nouveau territoire canadien du Nunavut. Il y avait des représentants du gouvernement fédéral et des gouvernements territoriaux et une quantité d'exploitants appartenant à l'industrie des transports maritime du Nord canadien.

Les débats étaient co-présidés par des représentants du Ministère des pêches et des océans, de la région centrale et de l'Arctique et des Services de réglementation de Transports Canada des prairies et des régions du Nord de l'Arctique.

L'Administrateur a participé activement aux débats durant les réunions. Lors de son exposé, il a expliqué l'organisation et la constitution de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et de ses rapports avec le Fonds international. En plus des réunions avec les représentants fédéraux de Transports Canada, du Ministère des pêches et des océans et d'Environnement Canada, il a eu des discussions avec les gestionnaires d'un certain nombre de compagnies de transport maritime commercial qui transportent des produits pétroliers et des marchandises diverses vers les communautés des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut.

L'Administrateur a eu le plaisir de rencontrer le Ministre des transports et du gouvernement de la communauté du Nunavut, l'Honorable Jack Anawak. Des discussions ont eu lieu avec d'autre fonctionnaires du gouvernement y compris : le gestionnaire opérationnel, Division des produits pétroliers, Ministère du travail et des services qui a son siège social situé dans le hameau de Rankin Inlet, et le chef du Conseil maritime du Nunavut situé à Cambridge Bay. Le Conseil maritime est impliqué, entre autres choses, dans l'affrètement de ravitailleurs en mer, destinés à l'exploitation du pétrole et du gaz au large en Arctique. L'Administrateur s'est également entretenu avec le directeur du Développement et de la formation du tourisme à son bureau du Ministère des mises en valeur durables du Nunavut.

D'autres visites sur place ont eu lieu. Par exemple, une visite très instructive des bureaux principaux du Ministère des pêches et des océans, était conduite par le gestionnaire régional du MPO pour le Nunavut. L'Administrateur a aussi visité les installations de la station radio maritime de la Garde côtière canadienne qui occupe un local commun avec le centre de trafic maritime Nordreg. Cette station des communications maritimes dans le haut-Arctique est ouverte annuellement de fin juin à la mi-décembre.

En outre, avait été organisée une visite de l'emplacement de la plage de débarquement et de l'aire de triage des cargaisons d'Iqaluit, utilisés au cours des opérations de ravitaillement par mer. La visite organisée s'est achevée au parc principal de stockage du combustible de la communauté. Les citernes à combustible sont remplies à l'aide d'un flexible flottant branché sur un navire-citerne au mouillage, ce flexible est ensuite raccordé à un oléoduc allant de la plage aux citernes à combustible du parc de stockage. Du point de vue de la Caisse d'indemnisation, il était très intéressant d'apprendre comment le combustible était livré et distribué dans tout l'Arctique.

A la réunion de la CCMC, l'Administrateur a été avisé que Northern Transportation Limited (NTCL) était actuellement sous contrat avec le Nunavut pour fournir tout le combustible du gouvernement dans l'est de l'Arctique. NTCL affrète des navires-citernes sur le marché international. Les navires-citernes affrétés sont renforcés pour les glaces et construits avec une double coque. Annuellement trois ou quatre navires-citernes de 18 000 à 20 000 tonnes sont envoyés dans les ports de l'Arctique. Un navire-citerne beaucoup plus gros, de 60 000 tonnes, se rend à Nuuk, au Groenland, d'où de plus petits bâtiments réexpédient le combustible sur le Canada. Dans tous les ports, sauf à Churchill, le combustible est pompé à terre à l'aide d'un flexible flottant. Les navires-citernes affrétés transportent un mélange d'hydrocarbures persistants pour leur propre consommation en combustible. Tout le combustible pompé à terre est du diesel et de l'essence de qualité arctique. Dans l'Arctique de l'ouest, tout le fuel-oil est livré par le remorqueur et la barge-citerne de NTCL, comme cela se pratique depuis des décennies.

Les deux tiers des côtes du Canada sont situés dans l'Arctique canadien.

5.5 Organismes d'intervention et installations pour l'équipement de la GCC

Il existe quatre organismes d'intervention homologués au Canada (ROs) (OI), fournissant des services d'intervention maritime en cas de déversements d'hydrocarbures, situés au sud du 60e parallèle de latitude nord. Ils sont gérés par l'industrie et financés au moyen de droits perçus auprès des usagers. Les quatre OI du Canada sont :

- La Société d'intervention maritime de l'ouest du Canada (WCMRC) (SIMOC) qui en règle générale couvre les eaux de la Colombie-Britannique;
- La Société d'intervention maritime de l'est du Canada (ECRC) (SIMEC) qui couvre les eaux des Grands Lacs, le Québec (SIMEC) et la côte de l'Atlantique (sauf des petits secteurs au Nouveau Brunswick et en Nouvelle-Écosse);
- L'Équipe d'intervention d'urgence de l'Atlantique (ALERT), qui essentiellement comprend le port de Saint Jean et des eaux environnantes et;
- La Société anonyme de services maritimes de Point Tupper (PTMS)(SMPT) qui couvre le port de Port Hawkesbury et ses approches.

Au cours du Séminaire technique consacré au programme sur les déversements en Arctique et en mer (AMOP), tenu à Vancouver, le conseiller maritime de l'Administrateur a profité de l'occasion pour assister à une grande fête et foire de l'équipement aux Entreprises de nettoyages Burrard, une branche de la Société d'intervention maritime de l'ouest du Canada, à Burnaby (Colombie-Brittanique). Il y avait des démonstrations d'équipement spécial et environ 22 exposants à l'entrepôt de matériel de l'organisme d'intervention.

Le conseiller maritime de l'Administrateur s'est rendu aux installations de la SIMEC dans le parc industriel de Donavan près de Saint Jean de Terre-Neuve. L'OI a fait savoir que l'entrepôt disposait d'une capacité d'intervention très élevée, magnitude 3 du niveau international (2 500 tonnes), soit moins de 18 heures après notification d'un déversement d'hydrocarbures. L'entrepôt de l'OI renferme du matériel assorti spécialisé, d'intervention pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures, de façon à répondre aux possibilités pour lesquelles il a été homologué. L'inventaire comprend des barrages flottants, des récupérateurs d'hydrocarbures, des embarcations, des sea-trucks, des chalands et autres citernes d'entreposage destinés à recevoir les huiles usées récupérées. Il y a également une très importante quantité de matériel de traitement des déchets récupérés lors du nettoyage des côtes et d'unités de communication mobiles à l'usage des donneurs d'ordre.

Le personnel du centre de l'OI travaille en étroite collaboration avec les autorités fédérales, provinciales, locales et divers secteurs de l'industrie pétrolière.

Le conseiller maritime de l'Administrateur a aussi rencontré les officiers de la GCC à Saint Jean de Terre-Neuve. La Garde côtière peut intervenir pour lutter contre un évènement de déversement d'hydrocarbures, en qualité d'organisme exerçant le commandement ou elle peut fournir l'aide d'une personne expérimentée à une autre personne chargée de l'intervention.

L'installation de stockage du matériel d'intervention de la GCC, en milieu marin, à Saint Jean de Terre-Neuve, maintient une grande réserve de matériel de nettoyage et des chalands d'entreposage et du matériel accessoire pour endiguer et récupérer les hydrocarbures en mer ou ceux des plages. Le matériel utilisé par le personnel de la GCC dans les opérations au large, est normalisé partout au Canada.

Cette normalisation réduit les obligations d'avoir à former du personnel. Elle permet le déploiement des ressources pour réagir contre les déversements d'hydrocarbures, partout au Canada.

L'Administrateur s'intéresse à une coopération suivie entre la GCC et les organismes d'intervention, dans toutes les régions du Canada et à leurs rôles respectifs et à leurs responsabilités concernant la prévention, la préparation et l'intervention pour lutter contre la pollution due à des déversements d'hydrocarbures.

5.6 Cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre

Le 2 février 2001, l'Administrateur a assisté au Collège de la Garde côtière au Cap Breton, au cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre. En qualité de présentateur, il a parlé des rôles et des responsabilités de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation. Il a également participé en tant que membre d'un Comité d'examen public, à un débat sur le régime canadien d'intervention maritime en cas de déversements d'hydrocarbures.

Tous les présentateurs ont fait des présentations détaillées et clairvoyantes. Il y avait des présentateurs instructifs appartenant à la GCC, à Environnement Canada, à l'industrie maritime canadienne et à d'autres organismes compétents. Ces présentations et l'évolution des cas sociaux couvrant des évènements internationaux impliquant des pétroliers, furent des expériences de formation inestimables. Les représentants de l'ITOPF, en collaboration avec d'autres experts-conseils maritimes du Royaume-Uni et des présentateurs de la Garde côtière des États-Unis et du Centre du documentation de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (BREST) (CEDRE) de France, ont donné au cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre, une perspective internationale sérieuse.

Le cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre, est conçu pour les officiers de la GCC et pour les gestionnaires d'exploitation de l'industrie. Il est avant tout axé sur une coordination sur le lieu des opérations et sur le développement des stratégies de nettoyage qui sont essentielles pour intervenir effectivement pour lutter contre des déversements d'hydrocarbures, d'une magnitude pouvant atteindre jusqu'à 3 sur l'échelle internationale de capacité d'intervention (c'est-à-dire une quantité maximale de déversement d'hydrocarbures de 2 500 tonnes). D'après les critères de magnitude 3, le matériel et les ressources doivent être déployés sur le milieu d'exploitation touché, moins de 18 heures après notification du déversement d'hydrocarbures.

Le scénario de déversement d'hydrocarbures utilisé pour le cours de formation se situait en Baie de Fundy, près de la frontière entre le Canada et les États-Unis. Le scénario comprenait un exercice de simulation d'une barge pétrolière échouée. Toute la journée, les contrôleurs compliquèrent les choses, en introduisant diverses données opérationnelles et écologiques. Ils introduisirent également une série de craintes exprimées par la communauté locale, exigeant des solutions immédiates.

Le cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre, qui a lieu chaque année au Collège de la GCC offre une occasion aux représentants des organismes du gouvernement et de l'industrie maritime de se rencontrer et de travailler ensemble. L'Administrateur apprécie infiniment d'être invité par la GCC à participer à ce cours.

5.7 Conférence internationale consacrée aux déversements d'hydrocarbures

L'Administrateur a assisté à Tampa (Floride) à la « Conférence internationale 2001 consacrée aux déversements d'hydrocarbures », patronnée par la compagnie pétrolière Exxon Mobil and Marathon. Le thème central de la Conférence internationale de la 17e biennale consacrée aux déversements d'hydrocarbures était « les stratégies globales pour la prévention, la préparation, l'intervention et la restauration. »

La conférence a offert une tribune internationale aux participants de 50 pays, leur permettant de débattre de perspectives réflechies et remarquables au sujet des différents aspects des déversements d'hydrocarbures. Une session entière était consacrée à la prévention des déversements. En outre, plus de deux cents articles étaient exposés dans la Salle d'exposition commerciale de la conférence, comprenant entre autres des matériaux, de l'équipement et des services appartenant aux compagnies étrangères et des États-Unis, à des institutions et à des organismes du gouvernement impliqués dans la fabrication, la vente et l'utilisation des produits de l'industrie pétrolière.

La conférence a donné l'occasion à l'Administrateur de maintenir ses contacts avec des OI canadiens, la GCC, la GCEU (USCG), le FIPOL les fonctionnaires et les experts-conseils internationaux.

5.8 Bureau du traitement des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'Erika

Alors qu'il assistait aux sessions de l'Assemblée du FIPOL de 1992, du 23 au 27 octobre 2000, à Londres, l'Administrateur a profité de l'occasion pour aller rendre visite au Bureau du traitement des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika*, à Lorient, Morbihan, France.

Le Club P&I, la Steamship Mutual et le FIPOL de 1992, ont établi à Lorient, un Bureau de traitement des demandes d'indemnisation, lequel a ouvert pour faire office d'agent de coordination pour les demandeurs d'indemnisation et les experts techniques chargés d'examiner les demandes d'indemnisation. Environ 400 kilomètres de côte ont été atteints et il est à prévoir que le nombre de demandes d'indemnisation soit très important et que leur montant soit très élevé.

La visite de l'Administrateur au Bureau des demandes d'indemnisation et sur les lieux de la pollution par les hydrocarbures, lui a permis d'observer de première main la situation d'ensemble. En tant que chef de la délégation canadienne, une telle visite lui vient toujours en aide pour apprécier plus complètement les questions relatives à la recevabilité des demandes d'indemnisation et au calcul des niveaux initiaux des paiements d'indemnités. Le sinistre de l'*Erika* a obligé l'Administrateur à ordonner, cette année, le versement au FIPOL de 1992, de grosses sommes prélevées sur la Caisse d'indemnisation.

Au Bureau du traitement des demandes d'indemnisation l'Administrateur a été mis au fait, par les fonctionnaires en gestion, des procédures du FIPOL et des documents utilisés pour des demandes d'indemnisation présentées par divers secteurs économiques.

Accompagné d'un expert maritime du FIPOL local, l'Administrateur s'est rendu également dans les environs du Croisic et de Guérande (Loire Atlantique) où des efforts avaient été déployés pour réduire les répercussions des déversements d'hydrocarbures sur les marais salants dans de riches marais. Les prises d'eau de mer en vue de la production de sel provenant de marais salants ne doivent pas être contaminées par les hydrocarbures. Cette zone produit un sel de mer de grande qualité, utilisé en cuisine et qui est très demandé.

L'Administrateur est aussi allé observer les activités de nettoyage du littoral près de la Turballe. À l'aide de lances à eau sous haute pression, les surfaces des roches polluées par les hydrocarbures, étaient toujours en cours de nettoyage tout le long de la côte. La plus grande partie du nettoyage des plages avait été achevée. Mais dans les secteurs moins accessibles, la pollution par les hydrocarbures demeurait, par exemple, dans les secteurs situés le long de la côte déchiquetée, entre la Baule et le Croisic dans le Département de la Loire-Atlantique.

En face du Croisic il y a des parcs d'élevage d'huîtres qui se trouvaient sur la trajectoire des nappes d'hydrocarbures déversés.

De grandes quantités de coquillages sont récoltées dans de nombreux secteurs touchés par la pollution, le long de la côte ouest de France. Ce secteur est également rempli de magnifiques stations balnéaires et le lieu d'une industrie du tourisme très prospère.

Les répercussions sur tous ceux qui ont été touchés directemenet par le déversement d'hydrocarbures, sont très difficiles à imaginer par les autres.

5.9 Fédération internationale des armateurs pétroliers pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures

Au cours de l'année l'Administrateur a assisté aux réunion des représentants de l'ITOPF, à Londres, dans le but de discuter des mesures d'intervention de nettoyage et des demandes d'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures.

5.10 Association Canadienne de Droit Maritime (ACDM) (CMLA)

L'Administrateur apprécie ses rapports avec l'Association canadienne de droit maritime et continue à rencontrer ses membres.

6. Responsabilités de la Caisse d'indemnisation envers le Fonds international

6.1 CRC de 1969 et FIPOL de 1971

Le 24 mai 1989, le Canada, pour la première fois est devenu en État contractant aux Conventions internationales. Ces deux Conventions étaient : la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CRC de 1969) et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1971 portant création du Fonds).

Voici depuis 1989 quelques uns des sinistres majeurs impliquant le FIPOL de 1971, *Haven* (Italie 1991), *Aegean Sea* (Espagne 1992), *Braer* (RU 1992), *Sea Prince* (République de Corée 1995), *Sea Empress* (RU 1996), *Nakhodka* (Japon 1997), et *Nissos Amorgos* (Venezuela 1997).

Depuis 1989, la Caisse d'indemnisation a payé au FIPOL de 1971, la somme de 20 544 154,59$, comme indiqué dans le tableau ci-dessous. Celui-ci démontre la notion de Fonds (FIPOL) auquel « il est fait appel ». Les contributions et les levées de contributions dépendent des demandes d'indemnisation et comment celles-ci sont évaluées.

La Caisse d'indemnisation a également un passif exigible par le FIPOL de 1971 pour des événements de rejets d'hydrocarbures ayant eu lieu avant le 29 mai 1999. La Caisse d'indemnisation le paiera, lorsqu'il arrivera à échéance. Après cette date, la Caisse d'indemnisation n'aura plus aucune responsabilité pour tous frais d'administration. Deux sinistres font l'objet de très grosses demandes totales d'indemnisation : l'*Aegean Sea* (Espagne 1992) et le *Nissos Amorgos* (Venezuela 1997). La responsabilité éventuelle globale maximale de la Caisse d'indemnisation est d'environ 6,5 millions de dollars pour ces deux sinistres.

6.2 CRC de 1992 et FIPOL de 1992

Le 29 mai 1999, le Canada a adhéré à la CRC de 1992 et à la Convention du FIPOL de 1992. Ces deux Conventions ne s'appliquent qu'aux rejets d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes de haute mer.

L'Assemblée du FIPOL de 1992 décide le montant total des contributions à mettre en recouvrement chaque année pour faire face aux dépenses générales de fonctionnement et aux paiements anticipés des indemnités lors de sinistres majeurs. La levée de contributions requise par tonne, est calculée par le secrétariat du FIPOL. La Caisse d'indemnisation reçoit de la part du FIPOL de 1992, une facture basée sur la contribution calculée, multipliée par le montant total des « hydrocarbures donnant lieu à contribution », reçus au Canada.

D'après les règlements de la Caisse d'indemnisation, l'envoi de rapports, concernant les quantités « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importés ou transportés au cabotage, est obligatoire pour les personnes en ayant reçus plus de 150 000 tonnes au cours de l'année civile précédente.

La Caisse d'indemnisation doit recevoir les rapports, au plus tard le 28 février de l'année qui suit la réception de ces hydrocarbures. Au début du mois de janvier de chaque année, l'Administrateur écrit à chaque contributaire éventuel, lui expliquant le processus d'envoi de rapport et en lui faisant parvenir le formulaire indispensable, à cet effet. Tous les formulaires remplis sont ensuite traités pour aboutir à un centre national de comptabilisation qui à son tour, adresse au FIPOL de 1992 un rapport sur les quantités reçues. Actuellement, 10 contributaires nous envoient un rapport. Ils représentent les organismes des industries pétrolières (raffinage et transbordement d'hydrocarbures) et des centrales électriques.

Le sinistre de l'*Erika* (France 1999) fournira à la Caisse d'indemnisation sa première occasion de se faire une idée sur le régime du FIPOL 1992, du fait que les indemnités à verser atteindront vraisemblablement les limites de responsabilité du FIPOL de 1992.

Pour le sinistre de l'*Erika*, le paiement à effectuer par la Caisse d'indemnisation, au FIPOL de 1992, pourrait atteindre environ 10,5 millions de dollars. En 2000/2001 l'Administrateur a donné l'ordre de verser 5 933 354,58$au FIPOL de 1992, pour le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*.

La Caisse d'indemnisation a également l'obligation de payer des contributions courantes au Fonds général du FIPOL de 1992 et pour d'autres sinistres majeurs couverts par le FIPOL de 1992, ayant eu lieu après le 29 mai 1999. Toutefois, le Canada n'a aucune obligation envers le Fonds de 1992 pour des sinistres ou des frais d'administration survenus avant le 29 mai 1999.

FIPOL de 1971 et 1992

Exercice financier	Contributions de la Caisse d'indemnisation en $
1989/90	207 207,99
1990/91	49 161,28
1991/92	1 785 478,65
1992/93	714 180,48
1993/94	4 927 555,76
1994/95	2 903 695,55
1995/96	2 527 058,41
1996/97	1 111 828,20
1997/98	5 141 693,01
1998/99	902 488,15
1999/00	273 807,10
2000/01	6 687 696,71
Total	**27 231 851,29**

7. Résumé de l'état financier

Revenu

Solde créditeur au 31 mars 2000		295 522 358, 23$	
Intérêts crédités (1 avril 2000 – 31 mars 2001)		16 578 929, 96$	
Remboursement des règlements àl'amiable (recouvrements):			
Solon of Athens	4 028, 24$		
Princess No. 1	10 000, 00$		
	14 028, 24$	14 028, 24$	
Revenu total			**312 115 316, 43$**

Frais et débours

Conformément aux dispositions des articles 706 et 707 de la *LMMC*, la Caisse d'indemnisation, selon les directives ou à la demande de l'Administrateur, payé par prélèvement sur la caisse, les frais et débours suivants:

Honoraires de l'Administrateur	99 000, 00$		
Frais de justice ou de consultation	57 288,60$		
Services d'experts	144 292, 85$		
Services de secrétariat	52 083, 78$		
Frais de déplacements et de réceptions	56 898, 62$		
Frais d'imprimerie	9 851, 03$		
Frais d'occupation des lieux	54 601,65$		
Frais de Bureau	12 863, 47$		
Total des frais et débours		486 880,00$	

Conformément aux dispositions des articles 710 et 711 de la *LMMC* l'Administrateur a réglé des demandes canadiennes d'indemnisation totalisant: 131 585, 26$

Conformément aux dispositions de l'article 701 de la *LMMC*, l'Administrateur a ordonné le versement des sommes qui suivent, prélevées sur la Caisse d'indemnisation, au titre des contributions au FIPOL de 1992:

Fonds des grosses demandes d' indemnesation constitué pour l'*Erika*	5 933 354, 58$		
Fonds général	754 342, 13$		
Contributions totales au FIPOL de 1992		6 687 696, 71$	
Frais et débours totaux de la Caisse d'indemnisation			**(7 306 161,97$)**
Solde créditeur de la Caisse d'indemnisation au 31 mars 2001			**304 809 156, 46$**

Appendice A : Le Régime d'indemnisation International

Le Canada est un Etat contractant au régime international actuel, destiné à indemniser les demandeurs pour des dommages dus à la pollution causée par des rejets provenant de pétroliers, comme le prévoient les Conventions adoptées sous les auspices de l'OMI.

La CRC

La CRC de 1969 et celle de 1992 régissent la responsabilité civile des propriétaires de pétroliers, pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le propriétaire a normalement le droit de limiter sa responsabilité à un montant qui est lié à la jauge de son navire. L'argent servant à indemniser provient des assurances (Club P&I).

Aux termes des dispositions de la CRC, le propriétaire du navire est déchu de son droit de limiter sa responsabilité si l'événement qui s'est produit, résulte de sa faute personnelle. La jurisprudence offre de raisonnables perspectives en privant de son droit, le propriétaire du navire, de limiter sa responsabilité dans le cadre de cette disposition.

Aux termes des dispositions de la CRC de 1992, les demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution ne peuvent être déposées que contre le propriétaire enregistré du navire-citerne ou de son assureur. Le propriétaire du navire est déchu de son droit de limiter sa responsabilité, seulement s'il est prouvé que le dommage par pollution découle d'un acte ou d'une omission personnel de sa part, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Cette nouvelle disposition rend donc presqu'impossible de priver de son droit, le propriétaire du navire, de limiter sa responsabilité. La limite de responsabilité du propriétaire du navire est plus élévée dans la CRC de 1992 que dans la CRC de 1969.

L'illustration 1, Appendice « D » montre les limites de responsabilité

Conventions sur le FIPOL

Aux termes des dispositions des Conventions du FIPOL qui mutualisent le risque de pollution, par les hydrocarbures, causée par des navires-citernes, le FIPOL paie une couverture d'indemnisation supplémentaire aux victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans les Etats contractants au FIPOL qui ne peuvent obtenir une indemnité complète, pour des dommages prévus dans la CRC appropriée. Les Conventions sur les FIPOLs de 1971 et de 1992 sont complémentaires à la CRC de 1969 et à la CRC de 1992, respectivement. L'argent provient des contributions perçues rétroactivement auprès des réceptionnaires d'hydrocarbures dans les Etats contractants. Le Canada fait exception car c'est la Caisse d'indemnisation qui paie au FIPOL toutes les contributions canadiennes.

Les indemnités payables par le FIPOL de 1971, pour tout événement, sont limitées à 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (soit environ 120 millions de $) y compris la somme réellement payée par le propriétaire du navire ou son assureur conformément aux dispositions de la CRC de 1969.

L'illustration 1, Appendice « D », montre les indemnités disponibles provenant du FIPOL.

Etats contractants

Au 24 mars 2000, les Etats contractants à la CRC de 1969 et à la Convention de 1971 figurent sur la liste de l'Appendice « E » et de l'Appendice « F ».

Changements principaux

Dans la CRC de 1992 et la Convention du FIPOL de 1992, les principes sous-jacents restent. Les principaux changements apportés par les Protocoles de 1992 sont indiqués à l'Appendice « D ».

Appendice B: FIPOL de 1971 – Conseil d'administration et sessions de l'Assemblée

63e session du Comité exécutif – 3 avril 2000

Le président du Comité exécutif, M. Matteo Baradà (Italie), a tenté d'ouvrir la 63e session du Comité exécutif le 3 avril 2000 mais le quorum n'a pas été atteint.

5e session de l'Assemblée extraordinaire – 3 avril 2000

Le président, M. Pawel Czerwinski (Pologne), a tenté d'ouvrir la session en vue d'examiner les points de l'ordre du jour inscrits à la 63e session du Comité exécutif, mais étant donné que le quorum n'avait pu être atteint, il a cloturé la réunion de la 5e Assemblée extraordinaire. Les points de l'ordre du jour inscrits à la 63e session ont donc été soumis au Conseil d'administration qui les a examinés à sa 1ère session.

1ère session du Conseil d'administration – 3 au 6 avril 2000

Les points de l'ordre du jour inscrits à la 63e session du Comité exécutif ont donc été examinés par le Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration examina les récentes évolutions des sinistres non encore réglés, relevant du FIPOL de 1971, y compris ces évènements majeurs :

***Aegean Sea* (1992)**

Le minéralier-vraquier-pétrolier grec *Aegean Sea* (57 801 tonneaux de jauge brute) s'est échoué au large de la côte, au nord-ouest de l'Espagne. Le navire transportait environ 80 000 tonnes de pétrole brut. Après un grave incendie à bord, le navire fut déclaré perte totale. De vastes opérations de nettoyage ont été menées en mer et à terre.

Des négociations se poursuivent entre le FIPOL de 1971 et le gouvernement espagnol, concernant les demandes d'indemnisation considérables émanant du secteur privé et de la pêche. Ceci est la plus ancienne demande d'indemnisation non encore réglée par le FIPOL de 1971. Le montant total des demandes d'indemnisation soumises devant les tribunaux pénal et civil de la Corogne, s'élève à environ 143 millions de £.

Il a été demandé à l'Administrateur de continuer à négocier avec l'Espagne en vue d'établir les éléments d'un règlement global.

Braer (1993)

Le navire-citerne libérien *Braer* (44 989 tonneaux de jauge brute) s'est échoué au sud des îles Shetland et ultérieurement fut déclaré perte totale. Le navire transportait 84 000 tonnes de pétrole brut de la mer du Nord. La cargaison et les soutes se déversèrent dans la mer. Un nombre considérable de demandes d'indemnisation a été présenté du fait de la fermeture des pêches, des dommages aux propriétés, à l'agriculture et aux activités touristiques.

En 1995, le Comité exécutif a décidé de suspendre tout nouveau paiement de demande d'indemnisation en raison de la perspective que le montant total de demandes recevables non réglées puisse excéder la limite de responsabilité du FIPOL de 1971. Peu après le sinistre, certaines demandes d'indemnisation jugées recevables, d'un montant très élevé, ont été acquittées en totalité, sans paiement au prorata. La suspension des paiements dans leur intégralité est toujours en vigueur.

La Convention prévoit l'égalité parmi les demandeurs - c'est-à-dire aucun remboursement intégral pour certains et partiel pour d'autres.

Sea Empress (1996)

Le navire-citerne libérien Sea Empress (77 356 tonneaux de jauge brute), transportant 130 000 tonnes de pétrole brut, s'est échoué à l'entrée du port de Milford Haven, au sud-ouest du Pays de Galles. Suite au sinistre, les estimations chiffrent à environ 73 000 tonnes, les hydrocarbures déversés.

Nissos Amorgos (1997)

Le navire-citerne grec *Nissos Amorgos* (50 563 tonneaux de jauge brute), transportant 75 000 tonnes de pétrole brut vénézuélien, s'est échoué dans le chenal de Maracaibo dans le Golfe du Venezuela. Environ 3 600 tonnes de pétrole brut se sont déversées.

Les paiements effectués par le FIPOL de 1971, sont toujours limités à 25% de la perte ou du dommage réel subi par chaque demandeur. Cette limitation s'impose en raison de l'incertitude qui demeure sur le montant total des demandes d'indemnisation nées du sinistre.

Le propriétaire du navire-citerne et le P&I Gard Club se réservent le droit d'obtenir l'exonération de leur responsabilité pour ce sinistre. Ceci se fonde sur la prétendue négligence du gouvernement ou d'une autre autorité, responsable des aides à la navigation.

Le FIPOL de 1971 a suivi les procédures judiciaires, étant donné les possibilités d'engager une action récursoire contre le Venezuela.

2e session du Conseil d'administration – du 24 au 27 octobre 2000

La 2e session du Conseil d'administration, agissant au nom de la 23e session de l'Assemblée du FIPOL de 1971, fut ouverte par M. Valery Knyazev (Fédération de Russie).

En plus des points à l'ordre du jour inscrits à l'autre Assemblée, le Conseil d'administration a examiné les questions qui suivent :

Liquidation du Fonds de 1971

Le conseil a pris note que la Conférence diplomatique qui s'est tenue les 25-26 septembre 2000 avait adopté un Protocole modifiant l'article 43.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971.

De ce fait, le Fonds de 1971 devrait cesser d'être en vigueur, à la date à laquelle le nombre d'États contractants devient inférieur à 25 ou douze mois après la date à laquelle, la quantité totale d'hydrocabures donnant lieu à contribution, reçue dans les États contractants restants devient inférieure à 100 millions de tonnes.

En septembre 2001, la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution a été ramenée à 48 millions de tonnes et pourrait tomber à 8 millions de tonnes à la fin de 2001.

Selon les prévisions et en se fondant sur le Protocole ci-dessus, la Convention portant création du Fonds de 1971 cesserait donc d'être en vigueur vers la fin de 2001 ou au plus tard pendant l'été 2002.

Passif exigible

Au 31 décembre 1999, le passif exigible du Fonds de 1971 est estimé à 241 824 000 £ pour les demandes d'indemnisation nées de 19 sinistres. Toutes ces demandes d'indemnisation ne viendront pas forcément à échéance.

États financiers et rapport du Commissaire aux comptes

Dans son rapport le Comissaire aux comptes a exprimé une opinion sans réserve sur les états financiers de 1999. Le Commissaire aux comptes a précisé que l'adoption du Protocole de septembre 2000 et le fait que la police d'assurance est en train d'être aménagée en vue de sinistres ultérieurs, réduiraient considérablement ses craintes concernant la viabilité financière du FIPOL de 1971.

Budget pour 2001 et quotes-parts des contributions pour le Fonds général

Le budget du FIPOL de 1971, pour l'année 2001, concernant les dépenses administratives est de 1 045 833 £.

Quotes-parts des contributions pour le Fonds des grosses demandes d'indemnisation

Le Conseil d'administration a décidé de percevoir des contributions exigibles en l'an 2000, pour le compte du Fonds de grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nissos Amorgos*, pour un montant de 25 millions de £.

Nota : La quote-part canadienne de ces 25 millions de £ est d'environ 1,8 millions de £ et dans la limite de la facturation devra être réglée par la Caisse d'indemnisation.

Non-soumission de rapports sur les hydrocarbures

Le Conseil a remarqué que pour un certain nombre d'États, les rapports accusaient un retard de plusieurs années. La situation laisse beaucoup à désirer.

Sinistres dont le FIPOL de 1971 a eu à connaître

Aegean Sea (1992)

Le 2 octobre 2000, un accord provisoire est intervenu sur le montant admissible des demandes approuvées. Le montant convenu était de 44 millions de £, sur les 178 millions de £ du montant global des demandes d'indemnisation.

Il existe des divergences d'opinion entre l'État espagnol et le FIPOL de 1971, au sujet de deux questions juridiques : a) la répartition des responsabilités entre l'État et le propriétaire du navire/ le UK Club/ le FIPOL de 1971 et b) la question de savoir si les poursuites judiciaires engagées au civil, par un certain nombre de demandeurs, portant sur des demandes d'indemnisation étaient ou non frappées de prescription.

Le Conseil d'administration a chargé l'Administrateur de poursuivre les discussions avec le gouvernement espagnol.

Braer (1993)

En avril 2000, les demandes d'indemnisation en instances devant les tribunaux s'élevaient à 7,6 millions de £ et les demandes admises mais non acquittées s'élevaient à 5,8 millions de £. En mai et juin 2000, le FIPOL de 1971 a repris les paiements d'indemnités en payant 40% des demandes admises mais non acquittées. Pour effectuer d'autres paiements, seulement 3,7 millions de £, environ, sont disponibles.

Keundong N°5 (1993)

Actuellement, un jugement d'une instance inférieure (Co-opérative de pêche de Yosu) est devant la Cour d'appel (République de Corée). Il concerne *inter alia* (entre autres) la décision d'allouer des indemnités pour préjudice moral, méthodes arbitraires manifestes, utilisées pour déterminer l'indemnité et la décision d'allouer des indemnités aux pêcheurs sans permis.

Sea Empress (1996)

Des indemnités s'élevant à 29,5 millions de £ ont été versées à 798 demandeurs. Le montant total des demandes d'indemnisation en suspens s'élève à environ 12 millions de £.

Actuellement, le FIPOL de 1971 met la dernière main au document relatif à la demande d'indemnisation dans le cadre de l'action en recours contre l'autorité portuaire de Milford Haven, pour négligence à l'égard de la sécurité de la navigation dans le port et aux abords du port.

Nakhodka (1997)

Le navire-citerne russe *Nakhodka* (13 159 tonneaux de jauge brute) qui transportait 19 000 tonnes de fuel-oil intermédiaire, s'est cassé en deux, au cours d'une violente tempête dans la mer du Japon. Environ 6 200 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées, causant une forte contamination du littoral.

Au 16 octobre 2000, le total des indemnités versées aux demandeurs s'élevait à 72,2 millions de £.

Le FIPOL de 1971 et le FIPOL de 1992 ont effectué des paiements. Étant donné que le taux de change du Yen n'a pas été fixé, il y a de fortes chances de surpaiement par le FIPOL de 1971.

Nota : La Caisse d'indemnisation a seulement la responsabilité de payer les contributions au FIPOL de 1971.

Nissos Amorgos

Une demande d'indemnisation avait été présentée par six entreprises de transformation de crevettes et 2 000 pêcheurs qui soutiennent que les hydrocarbures déversés étaient à l'origine d'une baisse des prises de crevettes en 1998.

Le Conseil a décidé que cette demande d'indemnisation était recevable dans son principe mais a déclaré que s'agissant de quantifier les pertes attribuables au sinistre du *Nissos Amorgos*, il devait être tenu compte des autres facteurs qui apparaissent dans les variations constatées habituellement d'une année sur l'autre, dans les prises de crevettes.

Le Conseil a décidé de maintenir le niveau des paiements à 25% de la perte ou du dommage réellement subi par chaque demandeur, du fait de l'incertitude qui demeure sur le montant total des demandes d'indemnisation.

Pontoon 300 (1998)

Le 8 janvier 1998, la barge de mer *Pontoon 300* (4 233 tonneaux de jauge brute) a coulé par grosse mer au large des Émirats arabes unis. Il est estimé que quelque 3 000 tonnes de fuel-oil intermédiaire se sont déversées de la barge. Les hydrocarbures se sont répandus sur 40 kilomètres de littoral, touchant quatre Émirats.

La municipalité d'Umm al Quwain a présenté une demande d'indemnisation s'élevant à 39 millions de £, *inter alia* (entre autres) pour des dommages causés à l'environnement.

Environ 30 millions de £ de cette demande d'indemnisation ont trait à de prétendues pertes de stocks de poisson et autres ressources marines dont des mangroves. L'estimation des dommages paraît être fondée sur des modèles théoriques.

Le Conseil a précisé que l'Administrateur avait fait savoir à la municipalité que les demandes d'indemnisation au titre des dommages causés à l'environnement n'étaient pas recevables.

3e session du Conseil d'administration – 29 et 30 janvier 2001

M. Valery Knyazev (Fédération de Russie) a ouvert la 3e session du Conseil d'administration agissant au nom de la 6e session extraordinaire de l'Assemblée du FIPOL de 1971.

Sinistres dont le FIPOL de 1971 a eu à connaître

Nissos Amorgos (1997)

Le Conseil d'administration a précisé qu'en ce qui concerne une demande d'indemnisation de 16,8 millions de £ présentée par des pêcheurs de crevettes et par des entreprises de transformation de crevettes, qu'un règlement à l'amiable avait été conclu le 1er décembre 2000, selon lequel la part de la demande d'indemnisation attribuable au sinistre du *Nissos Amorgos*, s'élevait à 10,8 millions de £.

Le Conseil a exprimé le souhait que la situation de la demande d'indemnisation, actuellement devant le tribunal, continue de s'améliorer, de manière à ce que le Conseil puisse accroître dans une large mesure, le niveau des versements.

Sea Empress (1996)

En ce qui concerne les opérations de nettoyage, le gouvernement du Royaume-Uni a récemment conclu un règlement à l'amiable avec le FIPOL de 1971, regardant sa demande d'indemnisation. La délégation du Royaume-Uni a déclaré que d'importants enseignements avaient été tirés, en particulier sur la nécessité de tenir un registre detaillé des évènements et sur l'importance de se conformer aux critères de recevabilité du Fonds pour des demandes d'indemnisation visant des opérations de récupération en mer. En dépit du classement de ce déversement d'hydrocarbures comme étant l'un des déversements les plus considérables enregistrés, les demandes d'indemnisation totales visant des dommages par pollution sont restées bien en-dessous des limites du FIPOL de 1971.

Site Web des FIPOL

Voici l'adresse internet des FIPOL :

www.iopcfund.org

4e session du Conseil d'administration

M. Valery Knyazev (Fédération de Russie) a ouvert la 4e session du Conseil d'administration agissant au nom de la 7e session extraordinaire de l'Assemblée du Fonds de 1971.

Sinistres dont le FIPOL de 1971 a eu à connaître

Braer (1993)

Le Conseil d'administration a été informé que le FIPOL de 1971 continuait à enregistrer des succès dans ses différends avec les demandeurs, devant les tribunaux d'Écosse.

Il a été indiqué qu'une somme d'environ 2,4 millions de £ était encore disponible pour payer des indemnités. Certaines demandes d'indemnisation qui antérieurement avaient fait l'objet d'un accord, mais qui n'ont pas encore été payées, s'élèvent à 3,7 millions de £. Toutes les autres demandes d'indemnisation ayant fait l'objet d'un accord ont été payées intégralement. En outre, des demandes d'indemnisation en souffrance devant le tribunal, s'élèvent à 4,3 millions de £.

Il a été indiqué que même si le FIPOL réussissait à obtenir que toutes les demandes d'indemnisation en souffrance devant le tribunal soient déboutées, il n'y aurait toujours pas sufisamment d'argent disponible au FIPOL pour payer intégralement toutes les demandes d'indemnisation restantes qui ont fait l'objet d'un accord. La Convention exige que tous les demandeurs doivent bénéficier d'un traitement égal.

Nissos Amorgos (1997)

À la lueur des progrès réalisés, le Conseil d'administration a décidé que le niveau des paiements pouvait être porté à 40% et a autorisé l'Administrateur à porter ce niveau à 70% lorsque le total des risques encourus par le Fonds de 1971, concernant ce sinistre serait inférieur à 100 millions de dollars. Le Conseil d'administration a également autorisé l'Administrateur à relever le niveau des paiements du Fonds, pour qu'il se situe entre 40% et 70%, dans le cas et dans la mesure où les actions retirées des procédures judiciaires le permettraient.

Le 28 février 2000, ces demandes d'indemnisation étaient frappées de prescription.

Sea Prince (1995)

En juillet 1995, le navire-citerne chypriote *Sea Prince* (144 567 tonneaux de jauge brute) s'est échoué près de la République de Corée. Environ 5 000 tonnes de pétrole brut d'Arabie se sont déversées à la suite de l'échouement.

Le Conseil d'administration a appuyé la recommandation de l'Administrateur, d'effectuer des paiements au propriétaire du navire bien que les demandes d'indemnisation connexes aient été précédemment rejetées non seulement par le Fonds mais aussi par le tribunal coréen chargé de la procédure en limitation. L'Administrateur a fait savoir qu'il avait changé sa façon de penser, en raison de renseignements supplémentaires récents. Le FIPOL a également accepté le point de vue de l'expert local, contrairement aux points de vue exprimés par l'ITOPF.

Aegean Sea (1992)

L'Administrateur a informé le Conseil d'administration que des échanges avaient eu lieu récemment avec le gouvernement espagnol, que des progrès considérables avaient été réalisés et qu'il espérait qu'une proposition en vue d'un règlement global pourrait être présentée à l'examen de l'Assemblée ou du Conseil d'administration à la session suivante.

Appendice C: Le FIPOL de 1992 – sessions du Comité exécutif et d l'Assemblée

Au cours de l'année, le Comité exécutif du FIPOL de 1992, a tenu six sessions. Les 7e, 8e et 9e sessions se sont tenues sous la présidence du Professeur Lee Sik Chai (République de Corée). L'Administrateur, M. Måns Jacobsson a présidé la 10e session. La 11e session s'est tenue sous la présidence du Capitaine Luis Díaz-Monclús (Venezuela) et la 12e session était présidée par M. G. Sivertsen (Norvège).

La 4e session extraordinaire de l'Assemblée, la 5e session de l'Assemblée et la 5e session extraordinaire de l'Assemblée se sont tenues sous la présidence de M. Willem Oosterveen (Pays-Bas).

7e session du Comité exécutif – du 3 au 6 avril 2000

En ce qui concerne les demandes d'indemnisation visant le sinistre du *Nakhodka*, le Comité a relevé le niveau des paiements du FIPOL de 1992 en le portant de 60% à 70% du montant des pertes ou des dommages effectivement subis par les demandeurs concernés.

4e session extraordinaire de l'Assemblée – du 4 au 6 avril 2000

Évaluation des Contributions

Il est vraisemblable que le montant total des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika* atteigne la limite de responsabilité du FIPOL de 1992, au titre d'indemnités, soit 135 millions de DTS, ou environ 270 millions de dollars. De ce fait, l'Assemblée a décidé, au titre des contributions pour 1999, de procéder à un appel de contributions au Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*, d'un montant de 40 millions de £, exigible au 1er septembre 2000, afin qu'il y ait suffisamment de fonds disponibles pour permettre le paiement rapide d'indemnités.

Livre blanc sur la responsabilité environnementale, élaboré par la Commission des communautés européennes

L'Assemblée a décidé que l'Administrateur devrait soumettre des observations, au nom du FIPOL de 1992. Dans sa présentation il devra rester neutre à l'égard des enjeux politiques et mettre l'accent sur les aspects positifs d'un régime global. Il faudra demander à la Commission européenne de veiller à ce que les mesures qu'elle propose ne puissent nuire au bon fonctionnement du régime du FIPOL de 1992 ou le gêner.

Nota : Le Livre blanc sur la responsabilité environnementale, élaboré par la Commission des communautés européennes a été mentionné dans le rapport annuel 1999-2000 de la Caisse d'indemnisation à la page 44.

Création du 3e Groupe de travail intersessions

L'Assemblée du Fonds de 1992 a créé un Groupe de travail intersessions qui devait se réunir le 6 juillet 2000 et devait communiquer son rapport à l'Assemblée en octobre. Ce groupe était doté du mandat suivant : a) échange de vues, sans tirer de conclusions, sur la question de savoir s'il y avait lieu de modifier le régime d'indemnisation du FIPOL et, b) dresser une liste de questions méritant un complément d'examen.

2e réunion du second Groupe de travail intersessions – le 5 avril 2000

Le Groupe de travail intersessions s'est réuni pour la première fois en avril 1999, en vue d'examiner les questions ayant trait à la définition du terme "navire" telle qu'énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1992. Il a communiqué son premier rapport à l'Assemblée à sa 4e session d'octobre 1999. Le Groupe de travail avait conclu qu'un navire-citerne à l'état lège relève de la définition du terme "navire" lorsqu'il effectue tout voyage suivant le transport d'une cargaison d'hydrocarbures persistants. Toutefois, un navire-citerne à l'état lège ne relève pas du champ d'application de la définition s'il est établi qu'il n'y a pas à bord de résidus d'un tel transport.

À l'Assemblée d'octobre 1999, un document additionnel (le Canada étant commenditaire associé) argumentant contre les conclusions du Groupe de travail, a été présenté par le R.U. *et al* (et autres). En conséquence, le Groupe de travail a été convoqué pour une réunion en avril 2000.

À la réunion d'avril 2000, le Groupe de travail a pris en considération un document présenté par le Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) qui appuyait les conclusions du Groupe de travail. L'OCIMF est d'accord sur le fait que la définition du terme "hydrocarbures" devrait être employée de manière constante dans toutes les Conventions et que la définition du terme "navire" et de sa clause restrictive dépendent de cet usage.

De nombreux membres de l'OCIMF sont de gros contributaires au Fonds de 1992. D'après l'OCIMF, il n'y a ni incertitude ni ambiguïté, dans les définitions. En outre l'OCIMF insinue que l'interprétation proposée dans le document du R.U. *et al* (et autres) ajouterait *inter alia* (entre autres) une charge de travail considérable aux organismes administratifs, aux propriétaires de navires et à l'industrie des assurances.

À cette réunion il ne semblerait pas qu'il y ait eu un quelconque appui à la position du R.U. *et al* (et autres).

8e Session du Comité exécutif – du 5 au 6 juillet 2000

La 8e session du Comité exécutif s'est tenue principalement pour examiner le sinistre de l'*Erika*.

Erika (1999)

Le 23 décembre 1999, le navire-citerne maltais *Erika* (19 666 tonneaux de jauge brute) s'est cassé en deux dans le Golfe de Gascogne, France. Le navire-citerne transportait une cargaison de 31 000 tonnes de fuel-oil lourd. Environ 19 800 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées lorsque le navire a coulé. La partie avant du navire qui a coulé, contenait environ 6 400 tonnes de fuel-oil lourd et la partie arrière 4 700 tonnes.

Le 3 juillet 1999, les opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave de l'*Erika*, ont commencé. De nombreuses plages ont été rouvertes au public.

Le Comité exécutif a pris note des conclusions de l'étude menée par le gouvernement français sur l'étendue des dommages causés par le sinistre de l'*Erika*, à l'industrie du tourisme. L'étude estimait que le montant total des demandes recevables serait de l'ordre de 80 à 150 millions de £.

La délégation canadienne a fait remarquer qu'il faudrait faire preuve de prudence quand il s'agira de payer les demandes d'indemnisation s'il y a un risque que le montant total des demandes, dépasse le montant total de l'indemnisation disponible (135 millions de DTS) – soit environ 270 millions de dollars. Conformément aux dispositions de l'article 4.5 de la Convention portant création du Fonds de 1992, il est indispensable de trouver un juste équilibre entre payer promptement l'indemnisation et la nécessité d'éviter toute situation de surpaiement. Il a été rappelé, qu'il fallait éviter de répéter les difficultés éprouvées lors du sinistre du *Braer*. Il a été décidé que les paiements du Fonds de 1992, seraient dans un premier temps limités à 50% du montant du préjudice ou du dommage effectivement subi par chaque demandeur, tel qu'évalué par les experts du FIPOL de 1992.

Aux termes des dispositions de la CRC de 1992, le Fonds de limitation établi par le propriétaire de l'*Erika*, s'élève à environ 18 600 000$. Les contributaires au FIPOL de 1992 ont l'obligation de payer le solde soit environ 251 400 000$.

Le gouvernement français a mis en place une procédure permettant aux demandeurs dont la demande d'indemnisation a été approuvée par le FIPOL de 1992 d'obtenir une avance auprès de la Banque française de développement des petites et moyennes entreprises. Le gouvernement a également mis en place un mécanisme permettant d'assurer des paiements d'urgence dans le secteur de la pêche.

Total Fina, l'affréteur de l'*Erika*, s'est engagé à rester le dernier, sur la liste des demandeurs d'indemnités, pour être payé de ses frais, nés du pompage des hydrocarbures encore dans l'épave, du ramassage et de l'évacuation des déchets mazoutés provenant des opérations de nettoyage des plages, du coût de sa participation au nettoyage des plages et du coût d'une campagne de promotion du tourisme.

Le gouvernement français s'est engagé lui aussi à rester en queue de liste des demandeurs d'indemnités (juste devant Total Fina) pour être payé des frais encourus par l'État français.

3e Groupe de travail intersessions (1ère réunion)

Le troisième Groupe de travail intersessions s'est réuni pour la première fois le 6 juillet 2000, sous la présidence de M. Alfred Popp c.r. (Canada).

Une journée entière de discussions fut insuffisante pour traiter toutes les questions soumises par les délégations. Une liste des questions susceptibles de mériter un complément d'examen, sera présentée à l'Assemblée lors de sa 5e session en octobre 2000.

9e session du Comité exécutif – du 23 au 27 octobre 2000

Depuis la 4e session du Comité exécutif, celui-ci a examiné huit sinistres particuliers, y compris celui de l'*Erika* qui ont donné lieu à des demandes d'indemnisation à l'encontre du FIPOL de 1992 ou pourraient le faire à l'avenir.

Erika (1999)

Les hydrocarbures restant dans les deux parties de l'épave de l'*Erika* ont été pompés de juin à septembre 2000. Aucune fuite notable d'hydrocarbures ne s'est produite au cours des opérations de pompage.

Vu l'incertitude quant au montant total des demandes d'indemnisation approuvées, le Comité exécutif a décidé de limiter dans un premier temps les indemnités versées par le FIPOL de 1992, à 50% du montant du préjudice ou du dommage effectivement subi par chaque demandeur.

Un certain nombre d'organismes publics et de personnes morales privées ont intenté des actions en justice en France contre Total Fina. Des actions en justice ont également été intentées contre l'assureur en responsabilité de l'*Erika*, la compagnie exploitant le bâtiment et la société de classification.

La société de classification, Rina, a intenté une action en justice en Italie contre le FIPOL de 1992, demandant que le tribunal déclare qu'elle n'était pas responsable du sinistre. Le FIPOL de 1992 a intenté une action récursoire contre la société de classification.

10e session du Comité exécutif – 27 octobre 2000

L'Administrateur a ouvert la session et le Comité a élu M. Gaute Sivertsen (Norvège) pour occuper le poste jusqu'à la fin de la prochaine session ordinaire de l'Assemblée. Aucune autre question à débattre.

5e session de l'Assemblée – du 23 au 27 octobre 2000

L'Assemblée a été informée que le Comité juridique de l'OMI avait pris une décision regardant la proposition de modification des plafonds d'indemnisation, soumise par plusieurs États contractants. Le Comité juridique a adopté deux resolutions augmentant de quelque 50,37% les plafonds de responsabilité et d'indemnisation prévus par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1992.

De ce fait, l'amendement à la Convention portant création du Fonds de 1992, porterait à 203 millions de DTS (environ 406 millions de dollars – compte tenu d'une valeur nominale, pour plus de commodité, de 2,00$ pour un DTS), le montant total disponible en vertu des Conventions de 1992. Ces amendements entreront en vigueur le 1er novembre 2003, à moins qu'avant le 1er mai 2002, un quart au moins des États qui étaient parties contractantes aux Conventions n'air fait savoir à l'OMI qu'ils n'acceptaient pas les dits amendements. Le montant global maximum disponible actuel pour des indemnités est de 270 millions de dollars.

Election du Comité exécutif

Le Canada a été réélu en tant que membre du Comité exécutif pour occuper le poste jusqu'à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée en octobre 2001.

Rapport du troisième Groupe de travail intersessions

Le Comité a examiné le rapport du Groupe de travail dont la première réunion avait eu lieu le 6 juillet 2000. L'Assemblée a pris note que les questions examinées à ce jour incluaient : (1) La hierarchisation des demandes; (2) L'application uniforme des Conventions; (3) Les sanctions pour non-soumission des rapports sur les hydrocarbures; (4) La dissolution et la liquidation du Fonds; (5) Les plafonds d'indemnisation; (6) La prise en compte de la qualité des navires utilisés pour le transport des hydrocarbures dans le calcul des contributions; (7) Les dommages causés à l'environnement:

L'Assemblée a exprimé sa reconnaissance au Groupe de travail pour le travail accompli et l'a chargé de poursuivre ses travaux dans le cadre du mandat révisé ci-après :

a) Procéder à un échange de vues sur la nécessité et la possibilité d'améliorer le régime d'indemnisation prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et par la Convention portant création du Fonds de 1992;

b) Continuer d'examiner les questions dont le Groupe de travail a reconnu l'importance pour améliorer le régime d'indemnisation et de formuler les recommandations pertinentes à leur sujet;

c) Faire rapport à l'Assemblée à sa prochaine session ordinaire, sur l'avancement de ses travaux et formuler des recommandations concernant la poursuite de ces travaux.

Le Groupe de travail se réunira durant les semaines du 12 mars et du 25 juin 2001.

Rapport du second Groupe de travail intersessions

Ce Groupe de travail s'est de nouveau réuni en avril 2000 pour donner un complément d'examen aux circonstances dans lesquelles un navire-citerne à l'état lège relèverait de la définition du terme "navire" telle qu'énoncée dans la CRC de 1992 et la Convention portant création du Fonds de 1992. Le Groupe de travail a confirmé ses conclusions qu'un navire-citerne à l'état lège relèverait de la définition pendant tout voyage faisant suite au transport d'une cargaison d'hydrocarbures persistants mais ne relèverait pas du champ d'application de la définition s'il était établi qu'il n'y avait pas à bord de résidus d'un tel transport. À la réunion d'avril 2000, il a été généralement admis que la définition du terme "hydrocarbures" figurant à l'article 1.5 de la Convention, qui est clairement réservée aux « hydrocarbures minéraux persistants », était primordiale.

En avril 2000, il a été noté que la décision finale visant la définition du terme "navire," appartenait aux tribunaux nationaux des États contractants. L'Assemblée a noté que le second Groupe de travail intersessions avait terminé ses travaux. L'Assemblée a fait siennes les conclusions du groupe de travail.

États finaciers pour l'exercice financier 1999 et rapport et opinion du Commissaire aux comptes

En 1999 les frais d'administration pour administrer les deux Fonds s'élevaient à 1 707 052 £. La quote-part du Fonds de 1992 s'élevait à 815 304 £.

Le 29 mai 1999, le Canada est devenu un État contractant à la Convention du Fonds de 1992. Aucune contribution n'était due par le Canada en 1999, au Fonds de 1992.

Passif exigible

Au 31 décembre 1999, le passif exigible du Fonds de 1992 était estimé à 195 809 000 £ pour les demandes d'indemnisation nées de cinq sinistres. Trois de ces sinistres se sont produits après que le Canada soit devenu un État contractant le 29 mai 1999, et le passif global exigible s'élevait à 109 778 000 £.

Nota : La Caisse d'indemnisation a la responsabilité d'acquitter la quote-part du Canada de ce dernier montant lorsqu'elle viendra à échéance.

Budget 2001 et calcul des contributions au Fonds général

L'Assemblée a décidé de lever les contributions au Fonds général pour un montant total de 7,5 millions de £, exigibles au 1er mars 2001.

Nota : La quote-part du Canada, d'environ 747 000$ devra être versée par la Caisse d'indemnisation.

Calcul des contributions aux Fonds des grosses demandes d'indemnisation

Pour le sinistre de l'*Erika*, environ 90 millions de £ peuvent être payables par le Fonds de 1992, au 1er mars 2002. L'Administrateur a proposé, au titre des contributions pour 2000, de procéder à un appel de contributions au Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*, d'un montant de 50 millions £. L'Assemblée a décidé que 25 millions £ du montant mis en recouvrement pour le Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika* seraient exigibles au 1er mars 2001 et que le reliquat de la contribution (25 millions £) serait différé.

Nota : Maintenant, la Caisse d'indemnisation a la responsabilité d'acquitter la quote-part du Canada, comme il se doit au Fonds général. En août 2000, la Caisse d'indemnisation a versé la première contribution du Canada, au titre du sinistre de l'*Erika*, s'élevant à environ 3,6 millions $ (prélevée en avril 2000). En février 2001, la Caisse d'indemnisation a effectué un second versement d'un montant d'environ 2,3 millions $, au titre du sinistre de l'*Erika*.

11e session du Comité exécutif – 29 et 30 janvier 2001

Erika (1999)

Une nouvelle étude a été menée au Ministère français de l'économie, des finances et de l'industrie. L'étude française conclut que le montant total des demandes d'indemnisation recevables atteindrait 1 600 millions FF (150 millions £), excluant les demandes d'indemnisation soumises par Total Fina et l'État français.

D'autre part, le Comité a été également informé qu'une étude menée par des tiers avait récemment été divulguée par les médias. Cette étude menée sur commande de l'Association ouest littoral solidaire (un groupement de trois régions administratives : Bretagne, Pays de la Loire, et Poitou-Charentes) a évalué que le montant total des dommages nés du sinistre, devrait se situer entre 5 500 et 6 300 millions de FF (527 - 603 millions £). En excluant les demandes d'indemnisation de Total Fina et de l'État français, le montant des dommages serait tout de même situé entre 4 340 et 5 230 millions de FF. Le Comité n'a pas réussi à se procurer un exemplaire de cette étude et ne connaît pas la méthodologie appliqué au cours de cette évaluation.

Le Comité a noté que le total estimatif des demandes d'indemnisation recevables serait d'environ 1 800 millions de FF et a décidé de porter le niveau des paiements de 50 à 60%, ce qui représenterait une augmentation d'environ 25 millions $. Après la réunion l'Administrateur a informé les médias français.

Il est à remarquer que l'étude menée par le Ministère français est fondée sur les critères de recevabilité appliqués par le Fonds de 1992. Toutefois l'avocat français du Fonds avait prévenu que les tribunaux français pourraient adopter une approche plus large dans leur interprétation de la notion de « dommage par pollution » et qu'il était impossible de prédire les effets de cette approche.

Le Comité a noté que les vives critiques de cette approche proférées par différents ministres, hommes politiques, organismes et particuliers français, à l'encontre du FIPOL de 1992, ne s'étaient guère taries.

Nakhodka (1997)

Le Comité a noté que le niveau des paiements avait été porté à 80% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur. Il est vraisemblable que le FIPOL de 1992 effectue bientôt des versements supplémentaires de l'ordre de 11,5 millions de £.

Nota : Le Canada doit partager les responsabilités pour cet incident mais seulement dans le Cadre du régime du FIPOL de 1971.

Slops (2000)

Le 15 juin 2000, le *Slops* (10 815 tonneaux de jauge brute), installation de réception des déchets mazoutés, immatriculé en Grèce, était au mouillage dans le port du Pirée, lorsqu'un incendie et une explosion ont éclaté à bord. Le bâtiment était chargé de 5 000 tonnes de déchets mazoutés dont 1 000 à 2 000 tonnes étaient croît-on, des hydrocarbures. Une quantité considérable d'hydrocarbures s'est déversée du *Slops* provoquant une vaste pollution du littoral.

Initialement le *Slops* avait été conçu et construit pour être exploité comme navire-citerne, mais avait été transformé en 1995, pour servir exclusivement – étant au mouillage en permanence, sans aucun moyen de propulsion – au stockage et au traitement des déchets mazoutés.

À sa 8e session le Comité exécutif avait décidé que le *Slops* ne devrait pas être considéré comme étant un "navire" au sens des Conventions de 1992. Cette décision avait tenu compte d'une decision antérieure de l'Assemblée, selon laquelle les unités flottantes de stockage (FSUS) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSOs) devraient être considérées comme étant des "navires" uniquement lorsqu'elles transportent des hydrocarbures en tant que cargaison à l'occasion d'un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé en dehors du gisement pétrolier dans lequel elles sont normalement exploitées. De plus, le second Groupe de travail intersessions avait aussi considéré qu'il n'y avait pas de différence notable entre le stockage et le traitement du pétrole brut dans le secteur offshore et le stockage et le traitement de déchets mazoutés issus de la navigation maritime.

Récemment l'entrepreneur de nettoyage grec a demandé que la demande d'indemnisation et la question de la définition du terme "navire" fassent l'objet d'une procédure d'arbitrage obligatoire, comme le prévoit la règle 7.3 du Règlement intérieur du Fonds de 1992.

Le Comité a fait sien le point de vue selon lequel il conviendrait de soumettre à l'arbitrage le montant d'une demande d'indemnisation, par exemple, mais qu'il ne serait pas opportun de soumettre à l'arbitrage la question de savoir si l'interprétation de la définition donnée par les organes directeurs, était la bonne. Si le demandeur refusait la position prise par le Comité, il devrait engager des poursuites contre le FIPOL de 1992, auprès du tribunal national compétent.

Nota : Il paraît que l'utilisation d'un FSU (UFS) n'est pas envisagée au Canada, à l'heure actuelle. Toutefois, au cours de l'été 2001, le premier FPSO (UFPSD) sera vraisemblablement basé dans le champ pétrolifère Terra Nova, au large de Terre-Neuve.

5e session extraordinaire de l'Assemblée – 30 janvier 2001

À la 5e session extraordinaire, l'Assemblée a été informée de la proposition émanant de la Commission européenne sur l'adoption d'un règlement relatif à la mise en place d'un Fonds d'indemnisation en cas de déversements d'hydrocarbures dans les eaux européennes.

Aux termes des dispositions du Fonds proposé, destiné à assurer un complément d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes (le Fonds COPE), le montant d'indemnisation disponible serait d'un milliard d'Euros. Ceci inclurait le montant prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1992 – c'est-à-dire 135 millions de DTS (270 millions $ ou 188 millions d'Euros).

La Commission européenne considère que l'accroissement de 50% des plafonds de responsabilité et d'indemnisation existants du FIPOL de 1992, procurant un total de 203 millions de DTS (300 millions d'Euros ou environ 406 millions de dollars) qui doit entrer en vigueur le 1er novembre 2003, est insuffisant.

Le Fonds COPE n'interviendrait que lorsqu'un déversement se produirait dans les eaux de l'Union européenne entraînant ou menaçant d'entrainer une indemnisation dépassant le plafond prévu par le FIPOL de 1992. Le Fonds COPE serait financé par les réceptionnaires européens d'hydrocarbures suivant ainsi l'application de procédures similaires à celles des contributaires au FIPOL de 1992.

D'après la proposition de la C.E., une fois connu le total des coûts, un règlement financier interviendrait à titre bilatéral entre le FIPOL de 1992 et le Fonds COPE.

Les délégations du FIPOL, appartenant aux États membres de l'Union européenne, sont d'avis qu'aucune action menée dans le cadre de l'Union européenne, ne devrait nuire au régime international du FIPOL. La proposition de règlement n'avait pas encore été examinée, ni par le Parlement européen, ni par le Conseil des ministres des États membres de l'Union européenne.

Nota : Le Canada, contrairement aux autres États contractants du FIPOL, a déjà une troisième couverture d'indemnisation. La Caisse d'indemnisation dispose d'une somme d'environ 134 millions $ en sus du montant révisé de 406 millions $ du FIPOL, ce qui permettrait de disposer d'environ 540 millions de dollars en cas d'un déversement par un navire-citerne au Canada, après le 1er novembre 2003.

12e session du Comité exécutif – 15 mars 2001

Erika (1999)

Le Comité a décidé de maintenir le niveau des paiements à 60%.

Au 8 mars 2001, 4 087 demandes d'indemnisation avaient été présentées, pour un montant de 55 milions £. Environ 2 350 demandes d'indemnisation d'un montant de 20 millions £ avaient été évaluées pour un montant de 13 millions £.

La délégation canadienne a demandé des renseignements au sujet du rapport Mazars et Guérard sur les dommages nés du sinistre de l'*Erika*, étude réalisée pour l'Association ouest littoral solidaire (un groupement de trois régions administratives; Bretagne, Pays de la Loire et Poitou-Charentes), étant donné son importance éventuelle permettant de décider le niveau des paiements des demandes d'indemnisation. La délégation française a promis qu'elle communiquerait des renseignements plus complets qui deviendraient disponibles.

Nakhodka (1997)

La délégation canadienne a incité l'Administrateur à poursuivre l'action récursoire. D'autres délégations ont souscrit à cet avis.

Le troisième Groupe de travail intersessions (deuxième réunion)

La seconde réunion du troisième Groupe de travail intersessions s'est tenue les 12 et 13 mars 2001. Le Groupe de travail a poursuivi les échanges de vues concernant la nécessité et la possibilité d'améliorer le régime d'indemnisation.

Quelques questions à l'étude par le Groupe de travail sont :

Plafonds d'indemnisation

Une majorité de délégations était d'avis que des procédures tacites d'amendement dans les Conventions devraient être révisées de manière à permettre un relèvement des limites de responsabilité, à des intervalles plus rapprochés. Ceci devrait également fournir l'occasion de trouver un juste milieu entre les obligations des propriétaires de navire et celles des réceptionnaires d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui semblent ne pas être équitables dans le cas du sinistre de l'*Erika*.

En général des délégations européennes ont exprimé leur appui pour une proposition de troisième couverture d'indemnisation facultative au FIPOL, en vue de prévenir la nécessité d'avoir un Fonds européen de troisième couverture d'indemnisation tel que proposé par la C.E. L'industrie et quelques délégations d'États qui ne sont pas membres de l'Union européenne ont exprimé leurs réserves. La délégation japonaise s'est refusée à donner son approbation à la proposition.

Disposition pour « priver de son droit » le propriétaire du navire de limiter sa responsabilité

Le Groupe de travail a délibéré à propos d'un document français qui soutient que *inter alia* (entre autres) les règles des clubs P&I font qu'il ne vaut plus la peine pour la victime d'avoir à prouver la faute du propriétaire du navire. Le document précise qu'aux termes des dispositions de la CRC de 1992, contrairement aux dispositions de la CRC de 1969, la victime ne disposerait d'aucune garantie d'indemnisation, si les dommages excèdent la limite de responsabilité du propriétaire du navire. Le document français prétend que l'assureur, par ses règles, ne couvre pas le dommage causé par le propriétaire du navire, découlant d'un acte ou d'une omission personnel de sa part, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement – ce qui est la disposition de 1992 pour « priver de son droit » le propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

Il est à remarquer que cet aspect de la disposition de « priver de son droit » le propriétaire du navire de limiter sa responsabilité, exigera de plus amples débats avec les clubs P&I.

Action récursoire

La délégation de la République de Corée a fait remarquer que la disposition de 1992 pour priver de son droit le propriétaire du navire de limiter sa responsabilité, ne laissait que peu de latitude pour exercer une action récursoire. Cette délégation a suggéré qu'il conviendrait d'examiner la possibilité de réduire les catégories de personnes qui peuvent revendiquer l'immunité au titre de la Convention.

D'autres ont suggéré qu'en considération des dispositions de canalisation que renferme l'article III.4 de la CRC de 1992, il faudrait faire une différence entre le droit des victimes de réclamer une indemnisation de la part des personnes mentionnées dans les dispositions (par exemple les affréteurs) et le droit du Fonds de 1992 d'intenter une action récursoire contre ces personnes.

Il a été suggéré qu'il devait être possible de renforcer la position du Fonds en incluant une disposition donnant explicitement au Fonds, le droit d'intenter une action récursoire, vraisemblablement fondée sur la faute. En général, il est envisagé que le Fonds intente une action récursoire, chaque fois que cela s'impose et qu'une politique déterminée de la part du Fonds à cet égard, pourrait être utilisée contre des personnes exploitant des navires inférieurs aux normes.

Nota : Aux termes de la CRC, des demandes d'indemnisation pour des dommages par pollution ne peuvent être formées qu'à l'encontre du propriétaire officiel du navire en cause. Ceci n'empêche pas les victimes de demander réparation en dehors du cadre de la CRC, auprès des personnes autres que le propriétaire du navire. Toutefois la CRC de 1969 interdit l'introduction de demandes d'indemnisation contre les préposés ou mandataires du propriétaire du navire. La CRC de 1992 fait de même mais interdit également l'introduction de demandes d'indemnisation contre le pilote, l'affréteur (y compris un affréteur coque nue), l'exploitant ou l'opérateur du navire, ou bien contre toute personne qui est intervenue dans des opérations d'assistance ou qui a pris des mesures de sauvegarde.

Promouvoir l'utilisation de la qualité des navires

La délégation canadienne poursuit ses efforts visant à obtenir la révision des limites de responsabilité actuelles figurant dans le régime de la CRC de 1992 / du FIPOL de 1992, pour pouvoir réaliser un équilibre équitable entre les obligations financières des propriétaires de navire et les réceptionnaires d'hydrocarbures, lors d'évènements de déversements d'hydrocarbures.

Un document français a fait remarquer qu'une augmentation dans le montant des obligations de l'assureur, aux termes des Conventions, influencerait très certainement la qualité des navires qui ont obtenus une couverture d'assurance P&I.

Appendice D : Changements apportés par les Protocoles de 1992

- Une limite de responsabilité spéciale pour les propriétaires de petits bâtiments et un relèvement substantiel des montants de responsabilité. La limite est de 5,87 millions de dollars pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités de compte, allant en augmentant selon une progression linéaire jusqu'à 16,87 millions de dollars pour des navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 120 000 unités de compte, en utilisant la valeur du DTS au 1 avril 2001.

- Un relèvement de l'indemnité maximale payable par le FIPOL de 1992, plafonnée à sa limite de responsabilité.

- Une procédure simplifiée pour relever les montants des limites de responsabilité, dans les deux conventions, à la suite d'une décision prise à la majorité des Etats contractants aux Conventions.

- Le champ d'application géographique des deux Conventions est étendu à la zone économique exclusive ou à une zone équivalente d'un Etat contractant.

- Sont couverts, les dommages par pollution causée par des déversements de combustible de soutes et par des résidus de cargaisons provenant de navires-citernes à l'état lège accomplissant un voyage après le transport d'une cargaison d'hydrocarbures.

- Les dépenses encourues au titre de mesures de sauvegarde ouvrent droit à un remboursement, même s'il ne s'est pas produit de déversements d'hydrocarbures, sous réserve qu'il y ait eu une menace grave et imminente de dommages par pollution.

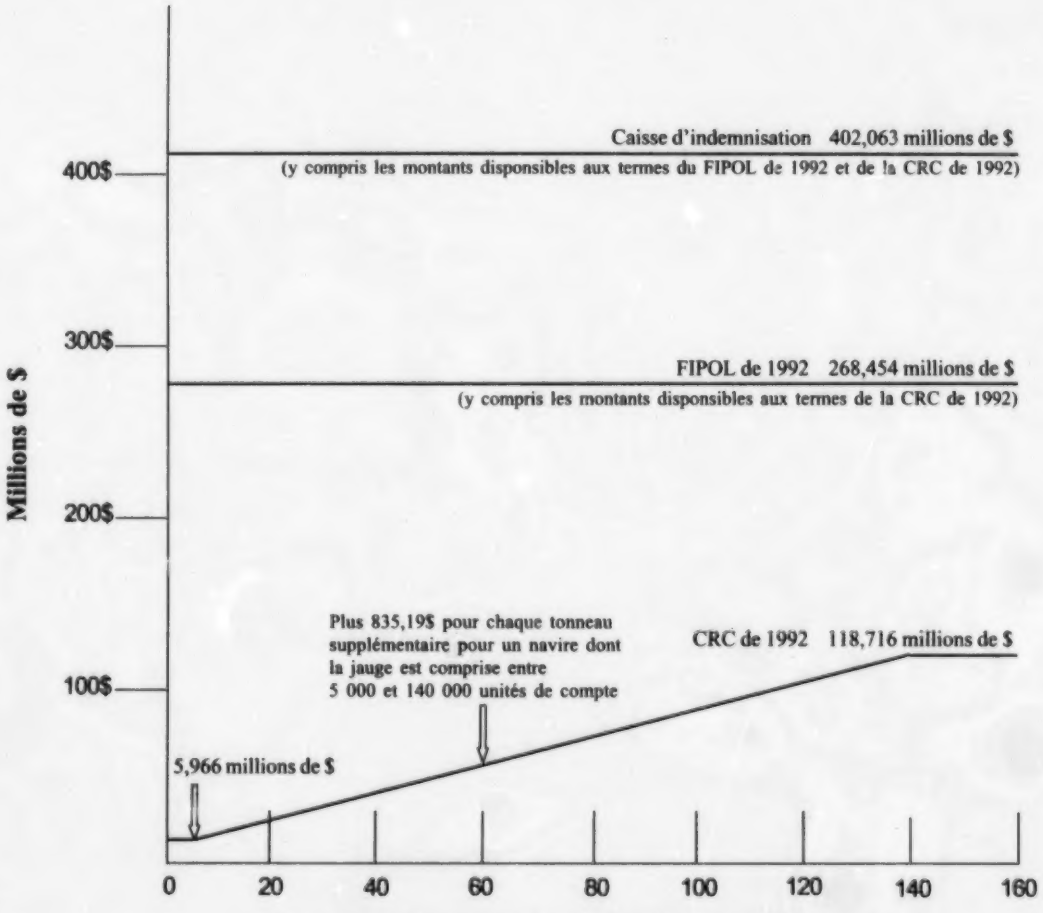
- Une nouvelle définition de dommage par pollution retient le libellé original de la CRC de 1969 et de la Convention de 1971 sur le FIPOL, en y ajoutant une phrase afin de bien préciser que s'agissant de dommages causés à l'environnement, seuls les frais encourus pour des mesures raisonnables prises réellement pour remettre en état l'environnement pollué, sont inclus dans le concept de dommage par pollution.

- Conformément aux dispositions de la CRC de 1969, le propriétaire d'un navire ne peut pas limiter sa responsabilité si l'événement qui s'est produit, résulte de sa faute personnelle. Toutefois, aux termes de la Convention de 1992, le propriétaire du navire n'est déchu du droit de limiter sa responsabilité que s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnel, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

- Aux termes de la CRC, les demandes d'indemnisation pour dommages par pollution ne peuvent être formées qu'à l'encontre du propriétaire officiel du navire-citerne en cause. Cela n'empêche pas les victimes de demander réparation en dehors du cadre de la CRC, auprès des personnes autres que le propriétaire du navire. Toutefois, la CRC de 1969 interdit l'introduction de demandes d'indemnisation contre les préposés ou mandataires du propriétaire du navire. La CRC de 1992 fait de même, mais interdit également l'introduction de demandes d'indemnisation contre le pilote, l'affréteur (y compris un affréteur coque nue), l'exploitant ou l'opérateur du navire, ou bien contre toute personne qui est intervenue dans des opérations d'assistance ou qui a pris des mesures de sauvegarde.

Limites actuelles de responsabilité et d'indemnisation pour des déversements provenant de pétroliers au Canada

En fonction de la valeur de DTS[1] au 1er avril 2000



[1]La valeur du DTS au 1er avril 2001, était d'environ 1,98855$. Cette valeur réelle est répercutée à l'illustration ci-dessus et à l'Appendice "D." Pour plus de commodité, partout ailleurs dans le rapport, les calculs sont fondés sur le DTS ayant une valeur nominale de 2$.

Illustration 1

L'illustration 1 montre les limites actuelles de responsabilité et d'indemnisation disponibles aux termes de la CRC de 1992, de la Convention sur le FIPOL de 1992 et la Caisse d'indemnisation pour des déversements d'hydrocarbures provenant de pétroliers au Canada, y compris la mer territoriale et la zone économique exclusive. Grâce à la Caisse d'indemnisation le Canada dispose d'une couverture supplémentaire, sans compter celle disponible aux conditions des Conventions internationales.

Révision

N.B.: Le montant total disponible ci-dessus, aux conditions de la CRC de 1992 et du FIPOL de 1992 (268,484 millions de $) devrait augmenter d'environ 50% (pour être porté à 402,68 millions de $) et entrer en vigueur le 12 novembre 2003. En sus de ce montant, la Caisse d'indemnisation dispose d'une somme d'environ 134 millions de $, ce qui permettrait de disposer de 536,68 millions de $, en cas d'un déversement par un navire-citerne au Canada, après le 1er novembre 2003.

Appendice E :

États contractants à la fois au Protocole de 1992, à la Convention sur la responsabilité civile et au Protocole de 1992 à la Convention du FIPOL au 24 janvier 2001

52 États à l'égard desquels le Protocole sur le Fonds est en vigueur (et qui sont donc des États contractants au FIPOL de 1992)		
Algérie	Finlande	Oman
Allemagne	France	Panama
Australie	Grèce	Pays-Bas
Bahamas	Grenade	Philippines
Bahrein	Îles Marshall	Pologne
Barbade	Irlande	République de Corée
Belgique	Islande	République dominicaine
Belize	Italie	Royaume uni
Canada	Jamaïque	Seychelles
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Japon	Singapour
Comores	Lettonie	Sri Lanka
Croatie	Liberia	Suède
Chypre	Malte	Tonga
Danemark	Maurice	Tunisée
Émirats arabes unis	Mexique	Uruguay
Espagne	Monaco	Vanuatu
Fidji	Nouvelle-Zélande	Venezuela

12 États qui ont déposé un instrument d'adhésion mais pour lesquels le Protocole au FIPOL n'entrera en vigueur qu'à la date indiquée	
Kenya	2 février 2001
Trinité et Tobago	6 mars 2001
Fédération de Russie	20 mars 2001
Géorgie	18 avril 2001
Antigua et Barbuda	14 juin 2001
Inde	21 juin 2001
Lituanie	27 juin 2001
Slovenie	14 juillet 2001
Maroc	22 août 2001
Argentine	13 octobre 2001
Djibouti	8 janvier 2002
Papouasie-Nouvelle-Guinée	23 janvier 2002

Appendice F:

États contractants à la fois à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 sur le FIPOL au 24 janvier 2001 (et qui sont donc des États contractants au FIPOL de 1971)

26 états contractants à la Convention sur le FIPOL de 1971		
Albanie	Estonie	Mozambique
Bénin	Gabon	Nigeria
Brunei Darussalam	Gambie	Portugal
Cameroun	Ghana	Qatar
Colombie	Guyana	République arabe syrienne
Côte d'Ivoire	Kowaït	Saint Kitts et Nevis
Djibouti	Malaisie	Sierra Leone
Émirats arabes unis	Maldives	Tuvalu
Mauritanie	Yougoslavie	

8 États contractants à la Convention sur le FIPOL de 1971 qui ont déposé un instrument de dénonciation qui prendra effet à la date indiquée	
Islande	10 février 2001
Fédération de Russie	20 mars 2001
Antigua et Barbuda	14 juin 2001
Inde	21 juin 2001
Kenya	7 juillet 2001
Slovenie	19 juillet 2001
Maroc	25 octobre 2001
Papouasie-Nouvelle-Guinée	23 janvier 2002

Appendice G: Proposition des communautés européennes pour un fonds COPE

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 6.12.2000
COM(2000)802 final

2000/0325 (COD)
2000/0326 (COD)
2000/0327 (COD)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN

SUR UN DEUXIÈME TRAIN DE MESURES COMMUNAUTAIRES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME SUITE AU NAUFRAGE DU PÉTROLIER ERIKA

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL

relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la mise en place d'un Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes et d'autres mesures complémentaires

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

instituant une Agence européenne pour la sécurité maritime

(présentées par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

INTRODUCTION GÉNÉRALE

1 Situation et problèmes actuels

L'indemnisation des victimes des déversements accidentels d'hydrocarbures par des pétroliers constitue un aspect essentiel du cadre réglementaire général applicable à la pollution marine par les hydrocarbures et revêt dès lors une importance considérable pour la Commission européenne. Comme elle l'a souligné dans sa communication du 21 mars 2000 sur la sécurité maritime du transport pétrolier (COM(2000) 142 final), la Commission estime en effet que, bien qu'il se soit révélé relativement efficace au cours des dernières décennies, le régime international de responsabilité et de compensation présente un certain nombre de lacunes. La plus grave de ces lacunes, à laquelle il convient de remédier de toute urgence, est le niveau insuffisant des limites actuelles de responsabilité et de compensation. Certains accidents survenus récemment, et notamment le naufrage de l'*Erika* en décembre 1999 et la marée noire qui en a résulté, ont clairement démontré l'insuffisance des limites existantes, insuffisance qui peut avoir pour conséquences une indemnisation incomplète des victimes et des retards importants dans le versement des indemnités. C'est pourquoi la Commission a décidé d'agir au plus vite afin de créer un mécanisme permettant de relever les limites d'indemnisation et de garantir ainsi une indemnisation appropriée des victimes en cas de marée noire dans les eaux européennes. Les autres lacunes du système actuel doivent également être corrigées, mais la Commission estime qu'elles ne nécessitent pas une intervention aussi rapide. Outre la question de la responsabilité et de l'indemnisation, la Commission propose d'introduire une sanction pénale frappant tout protagoniste du transport d'hydrocarbures par mer convaincu de négligence grave.

2 Contexte

Le transport d'hydrocarbures par mer est une activité intrinsèquement dangereuse qui comporte des risques considérables pour le milieu marin. C'est en mars 1967, lors du naufrage du pétrolier *Torrey Canyon*, navire de 120 000 tonnes de port en lourd battant pavillon libérien venu s'écraser sur le récif de Seven Stones au large de Land's End (Royaume-Uni), que l'on a pris conscience de l'ampleur des menaces que constitue pour l'environnement la croissance rapide du trafic des pétroliers et de leur capacité. À l'époque, 119 000 tonnes de pétrole brut ont été déversées dans la mer, causant une grave pollution le long des côtes du sud-ouest de l'Angleterre et du nord de la France.

Cette catastrophe a amené la communauté internationale à élaborer, par l'intermédiaire de l'Organisation maritime internationale, un certain nombre d'instruments visant à renforcer la sûreté des pétroliers et à améliorer la protection du milieu marin, dont deux conventions établissant des règles détaillées en matière de responsabilité et d'indemnisation en cas de dommage par pollution causé par des pétroliers.

La convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) et la convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention FIPOL) sont entrées en vigueur respectivement en 1975 et en 1978. Ces deux

conventions ont institué un système à deux niveaux de responsabilité, reposant sur une responsabilité objective mais limitée pour le propriétaire du navire et sur un fonds, alimenté par les entités réceptionnant des hydrocarbures, qui fournit aux victimes de dommages par pollution par les hydrocarbures une indemnisation complémentaire lorsqu'elles ne peuvent pas être indemnisées complètement par le propriétaire.

Ce régime n'a été révisé sur le fond qu'une seule fois, au début des années 1980. Cette révision a débouché sur les protocoles de 1984 aux deux conventions, lesquels ne sont jamais entrés en vigueur faute d'un taux de ratification suffisant par les États réceptionnant les hydrocarbures. Au début des années 1990, de nouveaux efforts ont été entrepris pour mettre les modifications en vigueur. Les protocoles de 1992 qui en ont résulté ont repris en substance les amendements de 1984, mais modifié les dispositions relatives à la mise en œuvre. Ces protocoles aux Conventions CLC et FIPOL sont entrés en vigueur en 1996. Tous les États membres côtiers de l'UE sont maintenant parties aux deux protocoles de 1992, à l'exception du Portugal, qui n'a pas encore parachevé les procédures de ratification.

Les États-Unis ne participent pas à ce régime international de responsabilité et d'indemnisation. L'accident de l'*Exxon Valdez* survenu en 1989 en Alaska a mis fin aux discussions concernant une éventuelle adhésion des États-Unis au système. Les États-Unis ont en effet décidé de créer, dans le cadre de l'Oil Pollution Act (loi sur la pollution par les hydrocarbures) de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures, un système de responsabilité fédéral distinct, avec possibilité pour les différents États d'introduire une législation plus stricte.

3 Résumé du système international de responsabilité et d'indemnisation de 1992

Le régime de 1992 couvre les dommages par pollution causés par des déversements d'hydrocarbures persistants provenant de pétroliers naviguant dans les eaux côtières (jusqu'à 200 milles marins de la côte) des États participants. Les préjudices couverts par le régime comprennent les biens et, dans une certaine mesure, les pertes économiques et les coûts de remise en état de l'environnement, ainsi que les mesures de prévention, y compris les coûts de dépollution.

Le premier niveau est celui de la responsabilité du propriétaire du navire, laquelle est régie par la Convention CLC. La responsabilité du propriétaire est objective et n'est dès lors pas conditionnée par une faute ou une négligence de sa part. Le propriétaire est en principe autorisé à limiter sa responsabilité à un montant en rapport avec le tonnage du navire. Ce montant s'élève actuellement à 90 millions d'euros maximum pour les plus gros navires et, dans le cas de l'*Erika*, à seulement 13 millions d'euros environ. Le propriétaire du navire ne perd son droit de limiter sa responsabilité que s'il est établi que le dommage par pollution "résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement". La Convention CLC exige également des propriétaires qu'ils souscrivent une assurance en responsabilité et accorde aux requérants le droit d'intenter une action directe contre l'assureur dans les limites de la responsabilité du propriétaire. La responsabilité était ainsi "canalisée" vers le seul propriétaire, bon nombre d'autres parties, dont le gérant, l'exploitant du navire et l'affréteur, sont expressément protégées contre toute action en responsabilité, à moins qu'ils ne se rendent coupables d'une négligence semblable à celle que le propriétaire devrait commettre pour être privé de son droit de limiter sa responsabilité (voir ci-dessus).

Le régime CLC est complété par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) institué par la Convention FIPOL afin d'indemniser les victimes lorsque la responsabilité du propriétaire ne suffit pas à couvrir les dommages. Il est possible de recourir au FIPOL dans trois cas: lorsque les dommages dépassent la responsabilité maximale du propriétaire (c'est le cas le plus fréquent); lorsque le propriétaire peut invoquer à sa décharge l'un des motifs prévus dans la Convention CLC[10]; et lorsque le propriétaire (et son assureur) est dans l'impossibilité matérielle de remplir ses obligations. Le montant maximal de l'indemnisation autorisée par le FIPOL s'élève à environ 200 millions d'euros. Le FIPOL est financé par les contributions des entreprises ou autres entités recevant des hydrocarbures transportés par mer. En cas de déversement d'hydrocarbures, par conséquent, toutes les entités recevant des hydrocarbures établies dans les États parties à la convention FIPOL contribuent à l'indemnisation et aux dépenses administratives supportées par le Fonds, indépendamment de l'endroit où la pollution s'est produite. Le FIPOL ne verse aucune indemnisation si la pollution résulte d'un acte de guerre ou a été causée par un navire de guerre. Il faut également qu'il soit prouvé que les hydrocarbures proviennent d'un pétrolier.

Les victimes de déversements d'hydrocarbures peuvent introduire leur demande d'indemnisation directement auprès du FIPOL et, pour autant que la demande soit légitime et réponde aux critères applicables, le Fonds indemnise directement les requérants. Si le total des demandes jugées recevables dépasse la limite maximale d'indemnisation du Fonds, les demandes sont toutes réduites en proportion. Les requérants peuvent également transmettre leur demande d'indemnisation aux tribunaux de l'État où les dommages se sont produits. Depuis sa création en 1978, le Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures a traité quelque 100 affaires, dont la plupart sont restées dans les limites d'indemnisation prévues, les victimes ayant ainsi pu être indemnisées totalement sur la base de l'évaluation du Fonds quant à la recevabilité des demandes.

4 Évaluation du régime international de responsabilité et d'indemnisation

4.1 Critères d'évaluation

Dans sa communication sur la sécurité maritime du transport pétrolier, la Commission a fixé trois critères permettant de déterminer si un système d'indemnisation est pleinement satisfaisant:

(1) le régime doit assurer une indemnisation rapide des victimes sans qu'il soit nécessaire d'entamer des procédures judiciaires longues et complexes;

(2) le montant maximal de l'indemnisation doit être fixé à un niveau suffisamment élevé pour faire face aux demandes recevables résultant de toute catastrophe prévisible causée par un accident de pétrolier;

(3) le régime doit décourager les exploitants de pétroliers et propriétaires de cargaisons de transporter des hydrocarbures autrement que dans des pétroliers d'une qualité irréprochable.

[10] En vertu de l'article III, paragraphe 2, le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution
a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère expectionnel, inévitable et irrésistible ou
b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou
c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'ercice de cette fonction.

L'accident de l'*Erika* a amené la Commission à examiner le système international existant, fondé sur les Conventions CLC et FIPOL, à la lumière de ces critères. Sa conclusion est que le système international est satisfaisant sur certains points, mais pas sur tous.

4.2 Procédures d'indemnisation

Pour ce qui est de la rapidité d'indemnisation et de la fonctionnalité générale du système, la Commission reconnaît que le système international existant de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures présente des avantages importants, qui permettent notamment de garantir l'indemnisation rapide des victimes en cas d'événements où sont impliquées un certain nombre de parties relevant de juridictions différentes. Du fait de la structure du système, les requérants n'éprouvent généralement aucune difficulté à identifier la partie responsable et n'ont pas besoin, pour obtenir une indemnisation, de prouver que le propriétaire du navire s'est rendu coupable d'une faute ou d'une négligence. De même, le propriétaire étant tenu de contracter une assurance et les requérants étant habilités à intenter une action directe contre l'assureur, les questions relatives à la nationalité du navire ou de son propriétaire, ou encore à la situation financière de ce dernier, n'interviennent pas dans l'indemnisation, dans la mesure où elle ne dépasse pas les limites prévues. Tous ces facteurs contribuent à un traitement rapide des demandes et facilitent la gestion générale du système.

Pour ce qui est du financement du Fonds également, le mécanisme prévu pour la contribution des propriétaires de cargaisons est relativement simple. Les dépenses du FIPOL sont supportées collectivement par les principales entités recevant du pétrole brut et/ou du fioul lourd établies dans les États participants, suivant une proportion correspondant aux quantités d'hydrocarbures reçues par chaque entreprise. Les quantités d'hydrocarbures reçues sont notifiées par les gouvernements des États parties au FIPOL, lequel facture directement les dépenses aux entreprises concernées, sur la base d'une estimation des dépenses pour l'année suivante. Ces paiements ne relèvent donc pas des gouvernements, à moins qu'ils n'en aient accepté volontairement la responsabilité. D'une manière générale, ce système a fonctionné de manière satisfaisante et a dans l'ensemble permis de récolter les moyens nécessaires dans un délai raisonnable. Un problème reste cependant à résoudre: certains États omettant de notifier les quantités d'hydrocarbures reçues, le FIPOL éprouve certaines difficultés à recueillir les contributions des entités concernées dans les États en cause.

Compte tenu de l'inventivité considérable nécessaire à l'élaboration du régime international de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures, ce système s'est généralement révélé efficace. Les quelque 100 demandes d'indemnisation pour pollution par les hydrocarbures traitées par le FIPOL ont pour la plupart été réglées de manière satisfaisante, dans la mesure où les procédures d'évaluation et de versement des indemnisations ont été menées à bien sans trop de difficultés. Dans l'ensemble, les requérants ont choisi d'adresser leur demande directement au Fonds, sans passer par les tribunaux, ce qui indique que l'évaluation des demandes effectuée par le FIPOL est fort bien acceptée.

Toutes les affaires n'ont cependant pas été rapides et simples à régler. Dans la majeure partie (pour ne pas dire la totalité) des cas concernant des pollutions par les hydrocarbures risquant de dépasser les limites d'indemnisation maximales, des retards considérables ont été enregistrés dans le versement de l'indemnisation, du fait de l'incertitude qui régnait quant au coût final de la marée noire. S'il apparaît que le total des demandes recevables risque de dépasser le montant maximal d'indemnisation disponible, les demandes recevables sont satisfaites au "prorata", c'est-à-dire

que les requérants ne reçoivent qu'un certain pourcentage de leur indemnisation jusqu'à ce que toutes les demandes susceptibles d'être introduites à la suite de l'événement de pollution aient été soumises et évaluées, ce qui prend généralement plusieurs années. En outre, les marées noires de grande ampleur et les mécontentements qui s'ensuivent au niveau des procédures d'indemnisation ont tendance à renforcer le rôle des tribunaux nationaux dans le règlement des litiges, d'où une complexité et des retards accrus. En conséquence, les procédures d'indemnisation menées dans le cas de pollutions de ce type se sont généralement caractérisées par leur complexité et leur lenteur. Plusieurs grandes marées noires survenues en Europe dans les années 1990, telles que celles provoquées par le naufrage de l'*Aegean Sea* (Espagne, 1992), du *Braer* (Royaume-Uni, 1993), du *Sea Empress* (Royaume-Uni, 1996) ont soulevé des difficultés telles que les victimes ne savent toujours pas si et quand elles seront totalement indemnisées. Rien ne laisse à penser qu'il en aille différemment dans le cas du naufrage de l'*Erika*.

La Commission estime que de tels retards dans le versement de l'indemnisation sont inacceptables. Elle reconnaît cependant le lien étroit existant entre la longueur des procédures et le risque d'atteindre le plafond fixé pour l'indemnisation. Étant donné que, comme nous l'avons dit plus haut, toute possibilité que le plafond soit atteint a des conséquences notables, la Commission est d'avis que les retards inacceptables constatés dans le versement des indemnisations résulte essentiellement du niveau insuffisant des limites d'indemnisation plutôt que de défaillances inhérentes aux procédures d'indemnisation proprement dites. D'autres éléments du système qui sont susceptibles de contribuer à retarder les versements ou de compliquer de quelque manière que ce soit l'indemnisation des victimes sont actuellement examinés par un groupe de travail au sein du FIPOL[11]. La Commission participe à ces travaux et espère qu'ils déboucheront sur des mesures complémentaires permettant d'espérer une indemnisation équitable et rapide des victimes. C'est pourquoi, en conclusion, la Commission estime que le système international d'indemnisation existant, mis à part quelques exceptions importantes, satisfait au premier critère, à savoir l'efficacité des procédures d'indemnisation des victimes de déversements d'hydrocarbures.

4.3 Les limites sont-elles fixées à un niveau suffisant?

Le niveau insuffisant des limites d'indemnisation est, aux yeux de la Commission, le principal défaut du système international. En effet, du fait de l'insuffisance de ces limites, les victimes des marées noires importantes risquent de ne pas être totalement indemnisées, même si la recevabilité de leurs demandes a été établie. Cela est discutable sur le principe. En outre, comme nous l'avons expliqué ci-dessus, des limites insuffisantes se traduisent presque inévitablement par un certain degré d'incertitude et par des retards dans le traitement des demandes. Dans la pratique, le niveau insuffisant des limites d'indemnisation a pour conséquence que les victimes d'une marée noire provoquant des dégâts très importants seront moins indemnisées que les victimes d'un accident de moindre gravité, ce que la Commission trouve difficilement justifiable.

Sur les quelque 100 marées noires traitées jusqu'ici par le FIPOL, dix environ ont soulevé de sérieux doutes quant à la suffisance des limites et/ou la diligence avec laquelle les demandes ont été traitées. Ce chiffre peut paraître relativement peu élevé, surtout si l'on tient compte du fait que, pour une part importante des marées noires causées par des pétroliers, le FIPOL n'intervient pas, l'affaire étant réglée avec le propriétaire dans le cadre de la convention CLC si la totalité des demandes ne dépasse pas la limite de responsabilité du propriétaire. Il convient également d'observer

[11] Parmi les points devant être examinés dans ce contexte figurent la question du traitement prioritaire de certaines demandes et un réexamen plus général des procédures de soumission et de traitement des demandes.

que les affaires les plus problématiques se sont produites sous l'«ancien» régime, avant l'entrée en vigueur des protocoles de 1992 qui ont plus que doublé le montant maximal disponible pour l'indemnisation.

De telles statistiques ne sont cependant pas d'une grande utilité si, comme la Commission, on estime que les victimes de toutes les marées noires doivent être indemnisées suffisamment et avec diligence. Il est inacceptable que des citoyens et autres victimes ayant souffert des conséquences dramatiques d'une marée noire de grande ampleur ne soient pas indemnisés totalement. Les plafonds doivent donc être suffisants pour couvrir toute catastrophe prévisible. Le fossé qui sépare l'objectif poursuivi de la situation actuelle est mis en évidence par le fait que les deux grandes marées noires (*Nakhodka*, Japon, 1997 et *Erika*, France, 1999) qui se sont produites depuis l'entrée en vigueur du nouveau régime (1992) font sérieusement douter de la suffisance des nouvelles limites, malgré les quantités relativement limitées de fioul déversées à ces deux occasions[12]. Les demandes d'indemnisation consécutives à l'accident de l'*Erika* vont probablement dépasser largement le plafond fixé, ce qui signifie que les victimes devront compter sur des engagements volontaires du gouvernement et de la compagnie pétrolière concernée pour obtenir ne serait-ce qu'une indemnisation de base. La Commission voit difficilement comment de tels plafonds pourraient être jugés satisfaisants.

Il n'est pas vraiment étonnant que les plafonds soient insuffisants, dans la mesure où ils ont été établis au début des années 1980 et ne sont entrés en vigueur en Europe que 12 à 20 ans plus tard, selon les dates de ratification par les différents États membres. À la suite de l'accident de l'*Erika*, le processus de relèvement des plafonds fixés par les Conventions CLC et FIPOL va être engagé, conformément à une procédure d'amendement simplifiée spécifique prévue dans lesdites conventions. L'augmentation maximale possible dans le cadre de cette procédure dépend de plusieurs facteurs et ne permettra pas, à l'heure actuelle, de relever les limites en vigueur de plus de 50 % environ. Les premières décisions relatives à l'approbation de cette augmentation ont été prises en octobre 2000 et les modifications, si elles sont finalement adoptées, n'entreront pas en vigueur avant le 1er novembre 2003.

La Commission estime qu'un relèvement des limites existantes de 50 % (le montant total atteignant alors quelque 300 millions d'euros) entrant en vigueur dans trois ans est insuffisant pour garantir une protection adéquate des victimes éventuelles d'une marée noire de grande ampleur survenant en Europe. Comme nous l'avons déjà observé plus haut, elle est d'avis que le système d'indemnisation devrait couvrir entièrement toute catastrophe prévisible, non seulement à l'heure actuelle mais également pour un certain temps. Or, il semble que l'augmentation proposée ne couvrirait même pas la totalité des demandes d'indemnisation introduites à la suite du naufrage de l'*Erika*.

Il convient également d'évaluer si les limites sont suffisantes au niveau des types de dommages couverts par le régime. Si la gamme des dommages à couvrir est élargie, il est évident que les montants devront être relevés en conséquence. Dans la mesure où, comme nous le verrons ci-après, la Commission estime que l'indemnisation pour les dommages environnementaux doit être étendue, il est justifié de relever sensiblement les limites globales.

Il semblerait qu'un plafond global d'un milliard d'euros permettrait de couvrir toutes les catastrophes prévisibles. Cette limite se rapproche davantage du plafond de l'Oil Spill Liability Trust Fund (Fonds de responsabilité pour les marées noires) établi par la législation fédérale américaine et des

[12] L'accident du Nakhodka a causé le rejet de quelque 6 2000 tonnes de fioul moyen, contre 19 000 tonnes environ de fioul lourd pour le naufrage de l'Erika

pratiques en vigueur dans le domaine des assurances en ce qui concerne la couverture de la responsabilité civile des propriétaires de navires en cas de pollution par les hydrocarbures, qui entrent en jeu si la limitation prévue par la convention CLC n'est pas applicable.

En conclusion, les limites maximales existantes prévues par les Conventions CLC et FIPOL sont loin d'être suffisantes. Pour garantir une indemnisation appropriée des citoyens européens en cas de marée noire, ainsi qu'une meilleure correspondance entre ces limites et celles de l'US Oil Spill Liability Trust Fund, le plafond devrait être fixé à un milliard d'euros. L'argument selon lequel les accidents d'une telle gravité sont rares ne saurait, aux yeux de la Commission, justifier la fixation de limites inférieures au coût d'accidents de pollution par les hydrocarbures parfaitement concevables et le risque d'une indemnisation insuffisante des victimes.

4.4 Responsabilités

4.4.1 Généralités

Pour qu'un système de responsabilité et d'indemnisation soit approprié, il faut non seulement qu'il garantisse une indemnisation suffisante, mais aussi qu'il respecte un juste équilibre entre les responsabilités des acteurs concernés et les risques qu'ils courent de voir leur responsabilité engagée. En outre, un système de responsabilité doit, dans la mesure du possible, contribuer à dissuader les parties prenantes de prendre délibérément des risques qui pourraient avoir des conséquences catastrophiques pour la protection de la vie humaine et de l'environnement.

La Commission estime que le régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures présente un certain nombre de lacunes à cet égard. La conception du système de responsabilité incite peu les acteurs à s'assurer que les hydrocarbures ne sont transportés qu'à bord de pétroliers d'une qualité irréprochable. Le fait que des navires dans un état déplorable continuent à être utilisés pour transporter des produits pétroliers en Europe et ailleurs témoigne de ce que ni les transporteurs ni les propriétaires de cargaisons ne sont suffisamment incités à abandonner la pratique intolérable qui consiste à employer délibérément des bâtiments de mauvaise qualité pour le transport d'hydrocarbures en mer.

Ces lacunes, qui sont toutes incompatibles avec les développements intervenus récemment aux niveaux international et communautaire dans le domaine de la responsabilité environnementale, sont abordées plus en détail ci-dessous.

4.4.2 Circonstances dans lesquelles le propriétaire perd le droit de limiter sa responsabilité

Le droit des propriétaires de navires de limiter leur responsabilité est quasiment inaliénable. Comme nous l'avons déjà indiqué, le propriétaire ne perd son droit de limiter sa responsabilité que s'il est établi que les dommages dus à la pollution "résultent de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement". Une négligence, voire une négligence grave, de la part du propriétaire ne correspond pas à cette définition. Il est dès lors évident que, dans la plupart des cas, il serait très difficile de franchir ce seuil. S'il est vrai que la phrase citée a des équivalents dans d'autres conventions sur la responsabilité maritime, la Commission ne voit pas pourquoi un seuil aussi difficilement franchissable devrait être repris dans le régime de responsabilité en cas de pollution. Elle estime en effet que, étant donné les risques considérables liés au transport

d'hydrocarbures par mer, la responsabilité du propriétaire devrait plus souvent être illimitée.

Le problème de la quasi-inaliénabilité des droits du propriétaire est encore aggravé par les méthodes au moyen desquelles sa responsabilité est établie. Elle est en effet calculée uniquement sur la base de la taille du navire, sans qu'il soit tenu compte d'autres facteurs tels que la nature de la cargaison transportée et la quantité d'hydrocarbures déversée. Ainsi, le propriétaire de l'*Erika* pouvait partir du principe qu'il était en droit de limiter sa responsabilité à quelque 13 millions d'euros, droit qu'il n'avait que très peu de chances de perdre du fait de ses actes avant ou pendant l'événement de pollution.

Dans bon nombre de régimes de responsabilité environnementale établis dans les années 1990, la tendance a été à abolir les limites en matière de responsabilité. Il en va de même du régime communautaire de responsabilité environnementale mis en place actuellement, comme le souligne le Livre blanc de la Commission sur la responsabilité environnementale (COM(2000) 66 final). Toutefois, ces règles prévoyant une responsabilité illimitée ne sont généralement pas assorties de l'obligation de contracter une assurance. Cela ne pose pas de problème pour les sources terrestres de pollution, dans la mesure où il est facile d'identifier la personne responsable et la juridiction dont elle relève. Dans le cas de la pollution marine, cependant, la situation est différente, étant donné que le pollueur peut être de n'importe quelle nationalité et, pour diverses autres raisons, difficile à retrouver. L'assurance obligatoire et le droit pour les plaignants d'intenter une action directe jouent dès lors un rôle déterminant dans la protection des victimes. Une responsabilité potentiellement illimitée ne signifie toutefois pas nécessairement que cette responsabilité doive être entièrement couverte par l'assurance. On peut tout à fait imaginer un système dans lequel l'assurance obligatoire ne s'appliquerait que jusqu'aux limites de la responsabilité objective (sans faute), la responsabilité avec faute étant assumée par le propriétaire lui-même. C'est par exemple le cas dans le protocole de Bâle sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontières et de l'élimination de déchets dangereux[13]. Il est par ailleurs à noter que, même dans le système international d'indemnisation en cas de marée noire, le seuil appliqué jusqu'en 1996 dans le cadre de la Convention CLC pour la perte du droit de limitation de la responsabilité, à savoir celui du "fait ou de l'omission personnels" du propriétaire, était très nettement inférieur. Il ne semble pas que cette formulation ait causé des difficultés majeures dans le régime international de responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures au cours de ses 25 ans d'existence.

C'est pourquoi la Commission estime que le seuil actuel dont le franchissement entraîne la perte du droit de limiter la responsabilité doit être rabaissé au niveau de celui d'autres régimes comparables. La responsabilité illimitée devrait à tout le moins intervenir en cas de négligence grave attestée de la part du propriétaire. L'introduction d'une telle mesure garantirait une meilleure correspondance entre la responsabilité assumée par le propriétaire et les actes de celui-ci et produirait à la fois des effets préventifs et des effets répressifs.

---

[13] Le protocole de Bâle sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages résultant de mouvements transfrontieres et de l'éliminationde déchets dangereux prévoit une responsabilité objective jusqu'a certaines limites minimales, couverte par l'assurance. L'article 5 de ce protocole prévoit que, sans préjudice de la responsabilité objective, "Est responsable des dommages toute personne dont le non respect des dispositions de la Convention, la préméditation, l'imprudence, la négligence ou les omissions délictueuses sont à l'origine desdits dommages ou y ont contribué." L'article 12, paragraphe 12, prévoit en outre que "Il n'existe pas de limitation de la responsabilité financière au titre de l'article 5".

4.4.3 Protection des parties autres que le propriétaire

Seul le propriétaire voit sa responsabilité engagée en cas de pollution par les hydrocarbures. Ce système présente certains avantages dans la mesure où il clarifie la question de la partie responsable, ce qui facilite l'identification de la personne à laquelle les demandes d'indemnisation doivent être soumises. Il permet également d'éviter l'assurance multiple et contribue ainsi à relever les niveaux théoriques de la responsabilité à assurer. Toutefois, la canalisation de la responsabilité prévue dans la convention CLC va plus loin, puisqu'elle interdit expressément les demandes d'indemnisation adressées à divers autres acteurs (dont les exploitants, les gérants et les affréteurs) qui peuvent pourtant fort bien exercer sur le transport une influence aussi grande que le propriétaire du navire. Ces personnes sont protégées contre toute demande d'indemnisation à moins que le dommage ne "résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement" (conditions qui sont les mêmes que celles entraînant pour le propriétaire la perte du droit de limiter sa responsabilité). Ainsi protégées, ces personnes peuvent agir avec la quasi-certitude d'être protégées contre toute demande d'indemnisation en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures.

La Commission estime qu'une telle protection des principaux acteurs est contreproductive eu égard aux efforts entrepris pour responsabiliser les opérateurs dans tous les domaines du secteur maritime. C'est pourquoi elle est d'avis qu'il convient d'éliminer de la convention CLC l'interdiction frappant les demandes d'indemnisation à l'encontre de toute une série d'acteurs importants du transport des hydrocarbures par mer et que, dans la mesure où l'on juge nécessaire de protéger certains acteurs, le seuil devrait au moins être rabaissé au niveau de celui préconisé ci-dessus pour le propriétaire. Quant aux détails pratiques d'une telle mesure, il convient d'observer que, là aussi, le régime applicable jusqu'en 1996, date à laquelle les protocoles de 1992 sont entrés en vigueur, canalisait la responsabilité de manière beaucoup plus stricte, puisqu'il n'excluait que les préposés ou mandataires du propriétaire du navire, et encore uniquement dans la mesure où les dommages ne résultaient pas de leur fait ou de leur omission personnels.

4.4.4 Dommages environnementaux

Les dommages couverts par le régime CLC/FIPOL existant sont essentiellement les dommages et pertes matériels et les pertes économiques. Pour ce qui des dommages environnementaux, le régime couvre les mesures préventives, dont les coûts de dépollution, et les "mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront". Les pertes causées à l'environnement en tant que tel ne font l'objet d'aucune indemnisation, principalement en raison des difficultés liées à l'évaluation et à la quantification de ce type de dommages.

La Commission reconnaît que la couverture des dommages causés à l'environnement proprement dit soulève certains problèmes et estime que l'évaluation de ces dommages doit être quantifiable, vérifiable et prévisible afin d'éviter des interprétations divergentes par les diverses parties au régime. Il est cependant tout aussi important de garantir la cohérence avec l'indemnisation des dommages environnementaux causés par d'autres sources de pollution. Du point de vue communautaire, rien ne justifie une variation importante de l'indemnisation pour les dommages environnementaux suivant

que le pollueur était un pétrolier, un autre navire ou une usine[14]. Dans le contexte de la proposition de directive sur la responsabilité environnementale qui sera présentée prochainement, la Commission mène actuellement une étude sur l'évaluation des dommages causés à l'environnement qui pourrait constituer une base utile pour l'évaluation des dommages dans ladite directive. Sans préjudice de toute proposition soumise ultérieurement dans le cadre d'un régime communautaire de responsabilité environnementale, la Commission estime que la couverture actuelle des coûts de remise en état pourrait être étendue de manière à inclure au moins les coûts liés à l'évaluation des dommages environnementaux causés par l'incident et ceux liés à l'introduction dans l'environnement de composantes équivalentes à celles qui ont été endommagées, lorsque la remise en état de l'environnement pollué est jugée irréalisable[15]. La position de la Commission sera réexaminée à la lumière de la future proposition concernant un régime communautaire de responsabilité environnementale.

4.5 Conclusion

L'évaluation ci-dessus amène la Commission à conclure que le régime international de responsabilité et d'indemnisation satisfait au premier critère, mais présente d'importantes lacunes quant aux deux autres. Ces lacunes sont d'autant plus importantes que le régime international interdit expressément toute demande d'indemnisation supplémentaire introduite sur une base autre que le régime établi par la convention. Il serait donc très difficile à la Communauté d'imposer des responsabilités individuelles supplémentaires aux propriétaires de navires ou à l'une quelconque des parties ainsi protégées sans contrevenir aux conventions internationales. Si de telles responsabilités étaient introduites au niveau communautaire, les États membres devraient par conséquent dénoncer les conventions avant de pouvoir mettre en œuvre les règles communautaires.

La Communauté reconnaît qu'un régime international de responsabilité et d'indemnisation offre des avantages importants, tant en termes d'uniformité et de simplicité qu'en termes de partage des coûts liés aux marées noires – où qu'elles se produisent – entre toutes les entités recevant des hydrocarbures au niveau mondial. Elle conclut donc qu'il serait contreproductif, au stade actuel, d'introduire des mesures qui imposeraient aux États membres de dénoncer le régime international. Comme elle l'a souligné dans son Rapport sur le Conseil européen de Biarritz (COM(2000) 603 Final), la Commission est d'avis qu'il faut déployer des efforts considérables pour modifier les conventions suivant les orientations ci-dessus, tout en s'attaquant en toute priorité, au niveau communautaire, au problème de l'insuffisance des limites existantes.

---

14 Dans son Livre blanc sur la responsabilité environnementale, la Commission annonce son intention de couvrir les "dommages causés à la biodiversité" dans un instrument futur. Ces dommages couvriraient les dommages importants causés a des ressources naturelles protégées par le droit communautaire dans les zones du réseau Natura 2000. Dans ce contexte, elle juge nécessaire d'instaurer un système d'évaluation des ressources naturelles (paragraphe 4.5.1 du document COM (2000) 66 final).

15 Dans le même esprit, l'article 2, paragraphe 8, de la Convention sur la responsabilitécivile des dommages résultant d'activités dangereuses pour l'environnement définit les "mesures de remise en état" comme étant "toute mesure raisonnable visant à réhabiliter ou a restaurer les composantes endommagées ou détruites de l'environnement, ou a introduire, si c'est raisonnable, l'équivalent de ces composantes dans l'environnement".

5. Action proposée

Toute une série de mesures sont nécessaires pour améliorer le régime existant de responsabilité et d'indemnisation. Certaines d'entre elles exigent l'adoption d'instruments communautaires et d'autres peuvent être abordées au niveau national.

5.1 Création d'un fonds d'indemnisation complémentaire en Europe

Il faut avant tout relever les limites d'indemnisation du système existant, étant donné que c'est là la mesure la plus directement liée à l'indemnisation appropriée des victimes d'une marée noire. Pour remédier à la situation actuelle, la Commission propose de compléter le système international à deux niveaux en vigueur actuellement par un fonds européen complémentaire («troisième niveau») qui aurait pour vocation d'indemniser les victimes de marées noires survenues dans les eaux européennes dont les demandes sont recevables au titre du régime international, mais dépassent les limites du FIPOL.

Le Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes (Fonds COPE) complétera donc les moyens financiers du FIPOL lorsque des demandes d'indemnisation recevables au titre du régime précité ne peuvent être pleinement satisfaites en raison de l'insuffisance des ressources. L'indemnisation au titre du Fonds COPE reposerait donc sur les mêmes principes et règles que le FIPOL, mais avec un plafond fixé à un niveau présumé suffisant pour toute catastrophe prévisible, à savoir un milliard d'euros.

Le Fonds COPE sera financé par les entités européennes recevant des hydrocarbures suivant des procédures semblables à celles appliquées pour les contributions au FIPOL. Les moyens financiers ainsi débloqués par lesdites entités seront disponibles pour couvrir les dommages par pollution causés dans tous les États membres. Le Fonds COPE a pour vocation de garantir aux citoyens européens une indemnisation appropriée, en attendant que les plafonds du régime international soient fixés à un niveau suffisamment élevé. Outre le fait qu'il multipliera par cinq les montants disponibles pour indemniser les victimes, le Fonds COPE pourra également servir à accélérer l'indemnisation totale des victimes d'une marée noire en Europe. Grâce à ces moyens, les demandes d'indemnisation pourront être satisfaites dès que leur éligibilité aura été confirmée, sans attendre l'issue de la longue procédure d'établissement des coûts définitifs de l'accident et en évitant le problème du calcul au prorata inhérent au régime international, décrit au point 4.2. Les victimes pourront ainsi percevoir l'intégralité de leurs indemnités plus tôt, tandis que le règlement financier définitif se fera de manière bilatérale entre le FIPOL et le Fonds COPE, une fois que les coûts totaux seront connus. De par sa nature, le Fonds COPE ne serait activé qu'en cas de déversement d'hydrocarbures dans les eaux communautaires dont le coût dépasserait, ou risquerait de dépasser, les limites maximales internationales.

5.2 Correction des autres lacunes du système international dans le cadre de l'OMI

Afin d'établir un lien plus étroit entre la responsabilité assumée par les diverses parties concernées et leurs actes, la Commission préconise d'entreprendre en parallèle un remaniement profond du système existant.

D'après la Commission, la correction des lacunes décrite au point 4 peut être menée à bien au niveau international. Les premières mesures dans ce sens ont d'ailleurs déjà été prises. La Commission estime que ces travaux devraient aboutir à une modification des instruments juridiques

existants, et notamment à l'introduction de plafonds sensiblement plus élevés et à des progrès au niveau des lacunes visées au point 4.4, tout en préservant la "convivialité" du système à l'égard des requérants sollicitant une indemnisation.

C'est pourquoi la Commission invite le Conseil à faire avancer ce dossier le plus rapidement possible afin de procéder à un réexamen complet du régime international de responsabilité et d'indemnisation. Elle va quant à elle soumettre une demande à l'Organisation maritime internationale ou, le cas échéant, au FIPOL, en vue de modifier la convention sur la responsabilité de la manière suivante:

- la responsabilité du propriétaire devrait être illimitée s'il est établi que les dommages causés par la pollution résultent d'une négligence grave de sa part;
- l'interdiction des demandes d'indemnisation à l'encontre de l'affréteur, du gérant et de l'exploitant du navire doit être éliminée de l'article III.4(c) de la convention sur la responsabilité;
- il convient de réexaminer l'indemnisation pour les dommages causés à l'environnement en tant que tel et de l'étendre en s'inspirant de régimes d'indemnisation comparables institués dans le cadre du droit communautaire.

À côté des mesures destinées à améliorer le régime international de responsabilité existant en matière de pollution par les hydrocarbures, il est nécessaire de progresser en ce qui concerne le régime de responsabilité et d'indemnisation applicable en cas de pollution par des substances dangereuses et nocives. Une convention internationale sur ce thème a été adoptée en 1996 mais elle n'a été ratifiée par aucun État membre et n'est pas entrée en vigueur[16]. Le naufrage du chimiquier *Ievoli Sun* au large des Îles anglo-normandes le 31 octobre 2000 est l'événement qui a mis en lumière le plus récemment la situation très insatisfaisante sur le plan réglementaire qui caractérise le régime de responsabilité et d'indemnisation applicable aux substances dangereuses autres que les hydrocarbures. Ce problème doit être traité en priorité aux niveaux international et européen.

Au cas où les efforts déployés pour apporter les améliorations requises aux règles internationales en matière de responsabilité et d'indemnisation échoueraient, la Commission présentera une proposition de législation communautaire introduisant un régime communautaire de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution maritime.

5.3 Introduction, dans la législation des États membres, de sanctions en cas de négligence grave

La Commission reconnaît que les règles de responsabilité sont limitées quant à leurs effets sur la responsabilité individuelle des acteurs impliqués dans des événements de pollution par les hydrocarbures. Cela est d'autant plus vrai lorsque les responsabilités sont couvertes par des assurances, ce qui est généralement le cas.

C'est pourquoi la Commission propose, comme elle l'avait annoncé au paragraphe 5.b.iv) de sa communication sur la sécurité maritime des transports pétroliers (COM(2000) 142 final), d'inclure

16 Les États suivants ont signé la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses: Canada, Danemark, Finalnde, Allemagne, Pays-Bas, Norvège, Suède et royaume-Uni. Seule la Fédération de Russie l'a ratifiée.

dans le présent règlement un article relatif aux pénalités financières ou sanctions à imposer lorsqu'il est établi qu'une personne assurant le transport d'hydrocarbures en mer s'est rendue coupable d'une négligence grave. Cette mesure est de nature pénale et donc sans rapport avec la réparation des dommages. Elle vise en fait à garantir l'application, à l'échelle communautaire, de sanctions dissuasives à l'encontre des personnes assurant le transport d'hydrocarbures par mer qui commettraient de telles négligences.

JUSTIFICATION DU CHOIX D'UN RÈGLEMENT

Le traité prévoit la mise en place d'une politique commune des transports et les mesures envisagées pour mettre en œuvre cette politique comprennent des dispositions visant à renforcer la sécurité et la protection de l'environnement dans le transport maritime. L'indemnisation appropriée des victimes de marées noires et l'introduction de sanctions en cas de négligence grave lors du transport d'hydrocarbures par mer font partie intégrante de ces mesures.

Bien qu'il existe des conventions internationales régissant la responsabilité et l'indemnisation en cas de marée noire auxquelles tous les États membres intéressés sont parties ou seront très bientôt parties, les accidents survenus récemment, et notamment le naufrage de l'*Erika* en 1999, ont permis de constater que ces mécanismes ne suffisaient pas à assurer une indemnisation appropriée des victimes.

Le règlement prévoit l'institution d'un fonds d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes (le Fonds COPE). Seuls les États membres ayant une façade maritime et des ports seront directement concernés par le fonds. L'Autriche et le Luxembourg ne seront concernés qu'indirectement par cette partie de la proposition.

Étant donné qu'il existe d'ores et déjà un système international d'indemnisation en cas de marées noires qui fonctionne relativement bien, le moyen le plus efficace de relever les plafonds d'indemnisation est de se fonder sur le système international et de le compléter, de manière à éviter les doubles emplois et les lourdeurs administratives. C'est pourquoi le Fonds COPE s'inspire largement des procédures et des évaluations menées dans le cadre du système international. Il est entendu que le fonctionnement efficace du système suppose un échange d'informations, au cas par cas ou sur une base plus permanente, entre le fonds européen proposé et le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Une marée noire peut causer des dommages considérables. Lors des accidents dans lesquels les plafonds d'indemnisation sont dépassés, le régime international existant ne permet pas d'indemniser entièrement les victimes. Une action communautaire dans ce domaine améliorera les possibilités d'indemnisation complète des victimes d'une marée noire survenue en Europe en instituant un fonds alimenté par toutes les entités recevant des hydrocarbures dans les États membres. Le montant maximal disponible pour l'indemnisation passera de 200 millions d'euros à l'heure actuelle à un milliard d'euros. En outre, les coûts des marées noires dans les eaux de l'Union européenne seront ainsi répartis entre tous les États membres côtiers.

La mesure proposée offre donc comme valeur ajoutée concrète un plafond d'indemnisation cinq fois plus élevé que le plafond existant, une meilleure garantie de la disponibilité des fonds nécessaires

à l'indemnisation appropriée des victimes, et un partage des risques liés aux marées noires entre tous les États membres côtiers. Un autre avantage offert par cette mesure est que les moyens d'indemnisation supplémentaires peuvent servir à accélérer l'indemnisation des victimes de marées noires en Europe dans le cadre du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, en procédant au paiement d'avances à ces victimes dès que leurs demandes ont été évaluées et approuvées par le FIPOL.

La création d'un fonds d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures exige l'adoption d'une mesure réglementaire. Il est peu probable que les parties tenues d'alimenter le fonds, à savoir les entités européennes recevant des hydrocarbures, débloquent des montants potentiellement très élevés si elles n'y sont pas contraintes par la loi. En outre, les exigences concernant l'alimentation du fonds et le versement de l'indemnisation ne pourront être mises en œuvre de manière uniforme et harmonisée que si elles sont identiques pour tous les États membres et toutes les entités concernés. La mise en œuvre uniforme des obligations suppose des règles harmonisées, d'où la nécessité de garantir une application uniforme de ces dispositions au moyen d'un règlement.

CONTENU DU RÈGLEMENT

Le règlement proposé complète le régime international à deux niveaux existant en matière de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures causée par des pétroliers, régime instauré par la Convention CLC et la Convention FIPOL, en instituant un fonds européen complémentaire, le Fonds COPE, afin d'indemniser les victimes des marées noires survenant dans les eaux européennes. Le Fonds COPE n'indemnisera que les victimes qui, bien que leur demande ait été jugée recevable, n'ont pas pu être pleinement indemnisées par le régime international en raison du niveau insuffisant des plafonds d'indemnisation.

L'indemnisation au titre du Fonds COPE reposera donc sur les mêmes principes et règles que le système international actuel, mais sera soumise à un plafond jugé suffisant pour toute catastrophe prévisible, à savoir un milliard d'euros.

Le Fonds COPE sera alimenté par les entités européennes qui reçoivent des hydrocarbures. Toute personne qui, dans un État membre, reçoit plus de 150 000 tonnes de pétrole brut et/ou de fioul lourd par an devra verser au Fonds COPE une contribution proportionnelle aux quantités de pétrole reçues. Ce ne sera donc plus le contribuable, mais l'industrie pétrolière, et indirectement peut-être les consommateurs, qui supporteront les dépenses liées aux marées noires coûteuses dans les eaux européennes.

Le Fonds COPE ne sera activé que s'il s'est produit, dans les eaux de l'UE, un accident dépassant, ou risquant de dépasser, la limite maximale prévue par le FIPOL. En l'absence d'accident, aucune contribution ne devra être versée au Fonds COPE.

Le Fonds COPE sera représenté par la Commission. Toute décision importante concernant le fonctionnement du Fonds COPE sera prise par la Commission, assistée par le comité du Fonds COPE, qui sera un un comité de gestion au sens de l'article 4 de la décision 1999/468/CE du Conseil.

Enfin, le règlement proposé comprend un article introduisant des sanctions financières en cas de négligence grave commise par tout protagoniste du secteur du transport d'hydrocarbures par mer.

CONSIDÉRATIONS SPÉCIFIQUES

Article premier

L'objet du règlement est d'assurer une indemnisation appropriée pour les dommages par pollution dans les eaux de l'Union européenne résultant d'événements dans lesquels sont impliqués des pétroliers. Le règlement est donc essentiellement consacré aux points que la Commission juge les plus préoccupants dans le régime international actuel de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures, à savoir l'insuffisance des plafonds d'indemnisation. Il vise par ailleurs à instaurer l'imposition d'une sanction financière à toute personne convaincue d'avoir contribué à une pollution par hydrocarbures par ses actes ou omissions fautifs, qu'ils soient intentionnels ou imputables à une négligence grave (voir article 10).

Article 2

Cet article définit le champ d'application géographique du règlement. Ce champ d'application couvre les dommages par pollution survenus dans une zone ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins de la côte. Il correspond à celui prévu dans le régime international, ce qui est essentiel étant donné le lien très étroit existant entre le règlement et ce régime.

Article 3

L'article 3 contient les définitions des principaux concepts du règlement qui, dans l'ensemble, reprennent les définitions essentielles de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992 et de la Convention portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971, modifiée par le protocole de 1992.

Certaines de ces définitions peuvent être jugées inutiles, étant donné que le lien étroit entre la mesure proposée et le système international d'indemnisation est établi dans un autre article du règlement. Toutefois, dans un souci de clarté, les définitions internationales relatives aux responsabilités des principales parties concernées ont été reprises à l'article 3.

Article 4

L'article 4 institue le Fonds COPE et définit ses principales responsabilités.

Article 5

Cet article indique les conditions et les modalités d'indemnisation du Fonds COPE et constitue à ce titre l'un des articles les plus importants du règlement.

Les paragraphes 1 et 2 établissent le lien étroit existant entre le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). Ce lien signifie en substance qu'il ne sera recouru au Fonds COPE que lorsque les victimes d'une marée noire dans les eaux européennes ont vu leurs demandes d'indemnisation approuvées au titre du FIPOL, mais n'ont pas pu être indemnisées complètement parce que la totalité des demandes d'indemnisation recevables dépasse le montant des indemnités disponibles dans le cadre de la convention FIPOL.

Le paragraphe 3 garantit que toute décision d'indemnisation au titre du Fonds COPE est approuvée par la Commission, assistée par le comité du Fonds COPE. Si la Commission n'est pas en mesure d'approuver les demandes, il n'est pas versé d'indemnisation.

En principe, cependant, les requérants qui répondent aux critères des paragraphes 1 et 2 seront indemnisés au titre du Fonds COPE. La principale exception à cette règle est définie au paragraphe 4, lequel confère à la Commission un certain pouvoir discrétionnaire quant à la mesure dans laquelle les personnes les plus directement impliquées dans l'accident seront indemnisées pour les dépenses qu'elles ont engagées. Ce mécanisme vise à établir un lien entre les actes des personnes concernées et leur droit à l'indemnisation. Il est cependant jugé important de maintenir la possibilité d'indemniser les personnes les plus impliquées dans l'événement. Faute de cela, les propriétaires des navires, les propriétaires des cargaisons et les autres parties importantes, qui sont en principe bien placées pour intervenir immédiatement en cas d'incident, seraient dissuadées de contribuer à limiter les dommages.

Le paragraphe 5 fixe le plafond d'indemnisation du Fonds COPE à un milliard d'euros, y compris la part versée dans le cadre des conventions CLC et FIPOL. Ce plafond est réputé suffisant pour couvrir complètement tout accident prévisible faisant intervenir un pétrolier et correspond au niveau d'indemnisation maximal prévu actuellement par l'Oil Spill Liability Trust Fund aux États-Unis.

Le paragraphe 6 prévoit que, dans le cas - très improbable - où ce plafond d'un milliard d'euros serait dépassé, l'indemnisation serait répartie au prorata entre les requérants. Dans la pratique, cela signifie que chaque requérant ne recevrait qu'une proportion donnée de ses demandes fondées, cette proportion étant la même pour tous les requérants.

Article 6

L'article 6 traite de l'alimentation du Fonds COPE. Les contributions au Fonds COPE ne seront recueillies qu'à la suite d'un événement survenu dans les eaux européennes et dont la gravité est telle que les limites d'indemnisation maximales du FIPOL sont dépassées ou risquent de l'être.

Conformément aux pratiques employées pour le FIPOL, pratiques qui ont d'ailleurs fait leurs preuves, le règlement établit une symétrie entre les personnes astreintes à contribuer au FIPOL et celles astreintes à contribuer au Fonds COPE. Le système de contribution repose sur la quantité d'hydrocarbures reçue par chaque entité, de sorte que la contribution au Fonds COPE est proportionnée aux quantités d'hydrocarbures reçues. Les contributions sont versées directement à la Commission par les entités qui reçoivent des hydrocarbures.

Le délai fixé pour la collecte des contributions est relativement court, ce qui est justifié par la nécessité de disposer des fonds disponibles aussi rapidement que possible une fois que l'accident s'est produit et que les demandes d'indemnisation ont été évaluées dans le cadre du FIPOL.

Afin de garantir que le Fonds COPE ne récolte pas irrégulièrement des fonds, le paragraphe 9 prévoit que tout surplus éventuel de contributions perçues pour un événement particulier et qui n'a pas été employé à l'indemnisation pour des dommages en rapport avec cet événement ou à un but étroitement lié à cette indemnisation est restitué aux personnes qui ont versé les contributions en question.

Le paragraphe 10 prévoit que les États membres qui ne remplissent pas leurs obligations à l'égard du Fonds COPE sont astreints à indemniser le Fonds COPE pour toute perte qui en résulterait.

Article 7

L'article 7 établit le droit de subrogation par le Fonds COPE. Il prévoit pour le Fonds COPE la possibilité de recouvrer une partie au moins de ses dépenses en introduisant un recours contre les diverses parties impliquées dans les événements de pollution, dans la mesure où une telle action n'est pas interdite par les conventions internationales.

Article 8

L'article 8 prévoit que le Fonds COPE sera représenté par la Commission. À cet effet, il impose à la Commission un certain nombre de tâches spécifiques nécessaires au fonctionnement du Fonds.

Article 9

Pour gérer le Fonds COPE, la Commission sera assistée par le comité du Fonds COPE, ce qui signifie que les principales décisions relatives au fonctionnement du Fonds COPE seront prises par la Commission suivant des procédures de comitologie établies. Le comité du Fonds COPE est un comité de gestion au sens de l'article 4 de la décision 1999/468/CE[17] du Conseil. Cet article prévoit que le Conseil doit statuer dans un délai d'un mois, compte tenu des décisions urgentes que le comité du Fonds COPE peut être amené à prendre.

Article 10

L'article 10 prévoit des sanctions financières à imposer à tout protagoniste du transport d'hydrocarbures en mer convaincu de négligence grave. Cette mesure est de nature pénale et est donc sans rapport avec l'indemnisation des victimes. Du fait qu'il couvre tout événement de pollution par les hydrocarbures en mer, cet article, contrairement aux autres dispositions du règlement, couvre la pollution causée par tous les navires, qu'ils soient ou non des pétroliers. La nature exacte des sanctions à infliger (sanctions pénales ou administratives, dommages-intérêts punitifs, etc.) n'est pas spécifiée, pour permettre aux États membres d'appliquer le type de sanctions le mieux adapté à leur système juridique.

Article 11

Sans commentaire.

17 Décision du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées a la Commission, JO L 184 du 17.7.1999, p.23

2000/0326 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la mise en place d'un Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes et d'autres mesures complémentaires

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2 et son article 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission[18],

vu l'avis du Comité économique et social[19],

vu l'avis du Comité des régions[20],

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité[21],

considérant ce qui suit:

(1) Il convient de garantir une indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait de pollutions résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de pétroliers dans les eaux européennes.

(2) Le régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en provenance de navires, tel qu'il a été établi par la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992 et par la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971, modifiée par le protocole de 1992, offre certaines garanties importantes à cet égard.

(3) L'indemnisation maximale prévue par le régime international est jugée insuffisante pour couvrir intégralement les coûts des accidents de pétroliers prévisibles en Europe.

(4) Une première mesure pour améliorer la protection des victimes en cas de déversement d'hydrocarbures en Europe consiste à accroître considérablement le montant maximal des indemnités disponibles pour faire face à de tels déversements. Cela peut se faire en

18 JO C [...] du [...], p. [...]
19 JO C [...] du [...], p. [...]
20 JO C [...] du [...], p. [...]
21 JO C [...] du [...], p. [...]

complétant le régime international par l'institution d'un fonds européen chargé d'indemniser les requérants qui n'ont pas pu être complètement indemnisés dans le cadre du régime d'indemnisation international parce que le montant total des demandes d'indemnisation jugées recevables dépasse le montant des indemnités disponibles dans le cadre de la Convention FIPOL.

(5) Un fonds européen d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures doit reposer sur les mêmes règles, principes et procédures que ceux du FIPOL afin d'éviter toute incertitude pour les victimes qui demandent à être indemnisées et d'éviter toute inefficacité ou double emploi par rapport au travail effectué dans le cadre du FIPOL.

(6) Compte tenu du principe du pollueur payeur, les coûts des déversements d'hydrocarbures devraient être supportés par le secteur d'activité impliqué dans le transport d'hydrocarbures par mer.

(7) Des mesures harmonisées à l'échelon communautaire pour assurer une indemnisation supplémentaire en cas de déversement d'hydrocarbures en Europe permettront de répartir les coûts de ces déversements entre tous les États membres côtiers.

(8) Un fonds d'indemnisation communautaire (Fonds COPE) reposant sur le régime international existant est le moyen le plus efficace pour atteindre ces objectifs.

(9) Le Fonds COPE aura la possibilité de demander le remboursement de ses dépenses aux parties impliquées dans les événements de pollutions par hydrocarbures, dans la mesure où le droit international l'y autorise.

(10) Les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent règlement étant des mesures de gestion au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission, il convient que ces mesures soient arrêtées selon la procédure de gestion prévue à l'article 4 de ladite décision.

(11) Étant donné qu'une indemnisation équitable des victimes de déversements d'hydrocarbures ne constitue pas nécessairement une mesure suffisamment dissuasive pour contraindre les exploitants du secteur du transport maritime d'hydrocarbures à agir avec diligence, il faut prévoir une disposition distincte pour imposer des sanctions financières à toute personne ayant contribué à un événement de pollution par hydrocarbures par ses actes ou omissions fautifs, intentionnels ou imputables à une négligence grave.

(12) Compte tenu du principe de subsidiarité, un règlement du Parlement européen et du Conseil constitue l'instrument juridique le plus approprié, étant donné qu'il est contraignant dans tous ses éléments et directement applicable dans tous les États membres, ce qui réduit au maximum le risque d'une divergence d'application de cet instrument entre les États membres.

(13) Il convient d'entreprendre une révision du régime international actuel de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures parallèlement aux mesures prévues dans le présent règlement, afin de lier plus étroitement les responsabilités et les actes des protagonistes du secteur du transport d'hydrocarbures par mer et leur exposition à la responsabilité. Plus précisément, la responsabilité du propriétaire de navire devrait être illimitée s'il était établi que les dommages causés par la pollution résultent d'une négligence grave de sa part; le régime de responsabilité ne devrait pas protéger explicitement certains autres acteurs essentiels du transport d'hydrocarbures par mer; enfin, il convient de réexaminer l'indemnisation pour les dommages causés à l'environnement en tant que tel et de l'étendre en s'inspirant de régimes d'indemnisation comparables institués dans le cadre du droit communautaire,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT :

[Si vous souhaitez obtenir copie des articles 1 à 11 du projet de règlement, veuillez communiquer avec l'Administrateur.]

ÉTATS FINANCIERS

[Si vous souhaitez obtenir copie des articles 1 à 11 du projet de règlement, veuillez communiquer avec l'Administrateur.]

FORMULAIRE D'ÉVALUATION DES IMPACTS L'IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LE MILIEU DES AFFAIRES, PLUS PARTICULIÈREMENT SUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

[Si vous souhaitez obtenir copie des articles 1 à 11 du projet de règlement, veuillez communiquer avec l'Administrateur.]